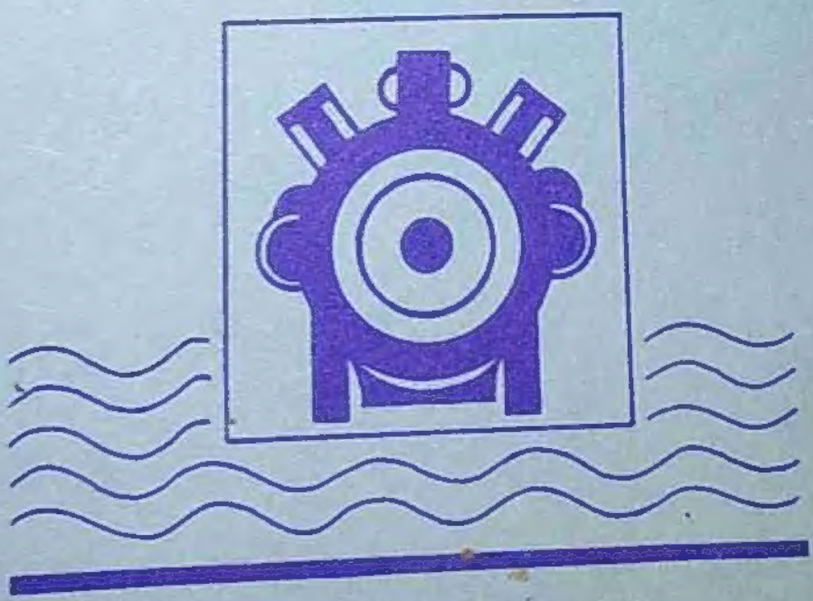
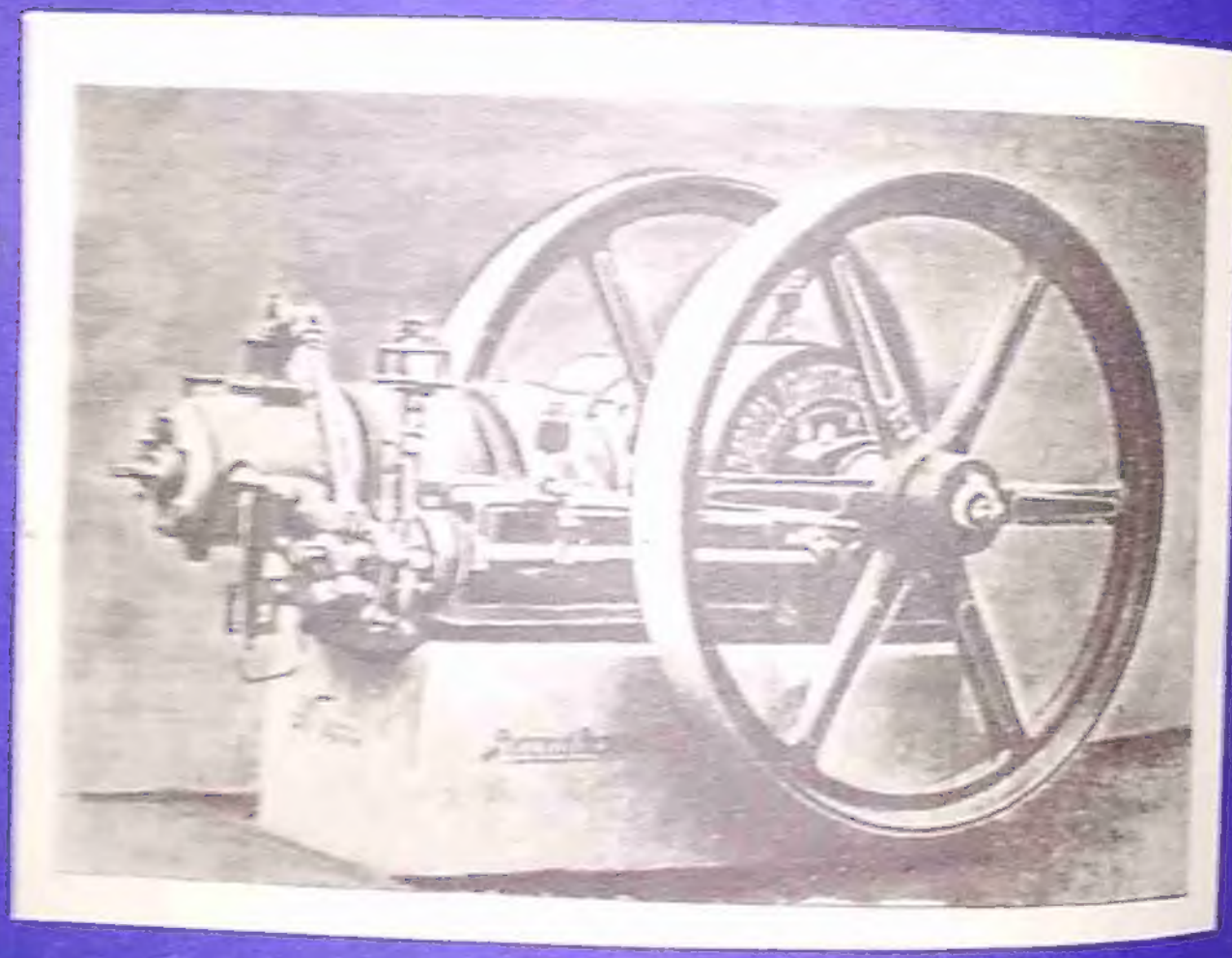
А. А. Деревянченко

ВОЛЖСКИЙ ДИЗЕЛЬ



PHOTOS BY ANDREY G AKA DONUT190



А. А. Деревянченко

ВОЛЖСКИЙ ДИЗЕЛЬ

Из истории машиностроительного завода им. Ф. Э. Дзержинского

Издательство Саратовского университета
1986

9(С):338
Д 36

Книга инженера и краеведа А. А. Деревянченко рассказывает об истории одного из старейших предприятий Саратовской области — Балаковском ордена Трудового Красного Знамени машиностроительном заводе им. Ф. Э. Дзержинского, революционных и трудовых традициях коллектива, рабочих династиях, выросших на заводе.

Особое внимание уделяется техническому прогрессу в дизелестроении, заметную роль в котором сыграли балаковские новаторы, а особенно основатель завода талантливый изобретатель Я. В. Мамин.

Для широкого круга читателей, интересующихся историей отечественной техники, фабрик и заводов, краеведением.

Рецензенты:

канд. техн. наук *Ф. Г. Ким;* канд. ист. наук *Ю. И. Кедров;* зам. председателя Балаковского отделения общества охраны памятников истории и культуры *В. П. Зябкин*

Д $\frac{2701000000-269}{176(02)-86}$ 154—86

© Издательство Саратовского университета, 1986 г.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Трудовая поступь ордена Трудового Красного Знамени машиностроительного завода имени Ф. Э. Дзержинского подстать течению великой реки, на берегу которой живут создатели волжского дизеля. Чем дальше от истока, тем полноводнее волжские воды. Так и история завода. Чем дальше от времени, когда основатели вбили первый колышек, тем значительнее и весомее вклад завода в развитие отечественного дизелестроения. От полукустарных мастерских до передового предприятия по выпуску современных транспортных и стационарных дизелей — таков путь завода, которому поручено ответственное задание по повышению энерговооруженности народного хозяйства СССР — серийное производство дизель-генераторов для большегрузных автосамосвалов Белорусского автозавода.

Интенсивно ведется расширение завода. Рядом со старой кузницей и цехами возводятся новые корпуса.

Сейчас орденоносный коллектив идет в авангарде социалистического соревнования XII пятилетки. С 1 января 1986 года он стал головным предприятием объединения «Волгодизельмаш», в которое вошли также родственные заводы Саратова и Маркса.

За почти вековую историю у балаковских машиностроителей были и трудные годы, но в главном завод остался верен курсу технического прогресса, начатому с первых шагов. Балаковцы сказали свое слово в истории отечественного и мирового машиностроения. Наши деды были пионерами перевода четырехтактных калоризаторных «нефтянок» на рабочий процесс, близкий к современным бескомпрессорным дизелям. За период с 1904 по 1908 годы завод подготовил серийное производство нефтяных двигателей повышенного сжатия модели «Русский дизель», которые вошли в класс «полудизелей» и имели до 1940-х годов широкое распространение. Подобные двигатели с медным запальником для запуска (вместо баллонов со сжатым воздухом и ком-

прессора) использовались в разных странах как стационарные и передвижные установки. Ставились они на тракторы, автомобили, суда и даже на самолеты.

Полудизели балаковского завода простотой своей конструкции, высокой надежностью, неограниченным моторесурсом и дешевым топливом отлично зарекомендовали себя.

К 1914 году в России мощность годового выпуска двигателей внутреннего сгорания всех типов равнялась 122 тыс. л. с., из них на долю дизелей падало 45% (55 тыс. л. с.). На балаковском заводе в тот период выпуск двигателей «Русский дизель» достиг 200 шт. в год мощностью от 7 до 70 л. с. Всего заводом до 1915 г. было выпущено 600 двигателей общей мощностью 15 тыс. л. с.

С 1914 года на одном из трех отделений завода появилась новая вывеска «Специальный завод нефтяных двигателей и тракторов Я. Мамина г. Балакова на Волге». Это был предтеча тракторостроения в России. Инициатива балаковских тракторостроителей была одобрена Советским правительством в первые месяцы Советской власти. В заводском музее хранится исторический документ — копия пропуска № 1002 от 23 марта 1918 г. на вход и выход Я. В. Мамина в Кремль, где изобретатель имел беседу с В. И. Лениным[1]. И в дальнейшем балаковцы первыми осваивали выпуск новой техники. Так, в 1925—1930 годы на заводе был создан четырехтактный горизонтальный дизель РД-40, который стал объектом исследования ученых НАТИ. Один из его создателей — главный механик завода В. А. Марунов впоследствии работал директором опытного завода этого научного центра. В 1938 году коллектив новаторов завода по инициативе начальника техотдела И. Н. Никишова создал на базе нефтянки Д-35 форкамерный двухтактный вертикальный дизель ДВ-50, превосходящий по надежности, экономичности и простоте эксплуатации аналогичные по классу двигатели зарубежных фирм «Бенц», «Грац» и другие. С 1951 года внуки первых рабочих завода начали серийное производство менее металлоемких, более мощных дизелей. С 1953 по 1970 г. на заводе выпускались двухтактные дизели со струйным распылением топлива, мощностью от 80 до 375 л. с.

По разработанным заводскими конструкторами совместно с ЦНИДИ чертежам ныне выпускаются с Государственным Знаком качества четырехтактные высокооборотные тепловозные дизели 6ЧН 21/21, силовые агрегаты СА-10 и дизель-генераторы, которые по своим технико-экономическим показателям соответствуют мировым стандартам, а по некоторым показателям превосходят их. Производство дизеля 6ЧН 21/21 внедрено и в ГДР. Экономический эффект

только за 9 и 10 пятилетки составил 50 млн. руб. За 80 лет удельный расход металла на двигатели снизился в 30 раз, а цилиндровая мощность возросла в 20 раз.

Славная история завода, его сегодняшние успехи заслуживают обстоятельного рассказа, что мы и пытаемся сделать в этой книге, привлекая архивные материалы, труды предшественников — краеведов и историков техники, воспоминания ветеранов гражданской и Великой Отечественной войн и труда.

Автор выражает искреннюю признательность заведующему сектором истории техники института естествознания и техники АН СССР А. С. Федорову, инженеру Б. Г. Бондаренко, ученым А. И. Никишову, Ю. И. Кедрову, В. М. Русанову, Н. З. Михееву, сотрудникам Политехнического музея и музеев НАТИ, ЧТЗ и ЧИМЭСХ, дома-музея В. И. Чапаева, дирекции ЦГАНХ СССР и сотрудникам государственных архивов Куйбышевской и Саратовской области, родственникам и сподвижникам волжских изобретателей, ветеранам завода и всем, у кого получал поддержку и помощь при подготовке данной книги.

Рукопись обсуждена и рекомендована к печати общественной редколлегией в составе С. И. Гуртового, В. Ф. Зуева, В. И. Халина, Д. И. Науменко, Б. А. Тюрина, В. А. Большебратского, Г. Д. Гвоздевой, А. А. Конакова.

РУССКИЙ ДИЗЕЛЬ И РУССКИЙ ТРАКТОР

Трудно сегодня представить вчерашний день города и завода. Волга, над которой в прошлом слышалась бурлацкая «Дубинушка», и та преобразилась. И звучит уже у плотины Саратовской новая песня: «Здесь загорелись огни. Стали те огни московским чуточку сродни...».

Когда-то завод располагался на окраине у дороги в Пугачев. Теперь заводские корпуса подступили к судоходному каналу, за которым жилые микрорайоны все дальше уходят в заволжскую степь. А у Волги завершается еще одна стройка — Балаковская атомная элетростанция.

Балаково именуется городом с 1913 года. Как многие городки, он вырос из торгово-промышленного села, а село — из деревни Малая Балаковка.

В 60-е годы XVIII века у деревни Малая Балаковка поселилось около «500 душ мужского пола» раскольников, вернувшихся в Россию из Польши по указу Екатерины II. В 1832 году сюда же переехали старообрядцы из уездного города Николаевска (ныне г. Пугачев). Переезд их связан с гонениями, устроенными официальной церковью. Так, деревня Малая Балаковка, располагавшаяся на левом берегу Балаковки, выросла в село с числом жителей около 2 тыс. человек.

С отменой крепостного права в заволжскую плодородную степь хлынули толпы переселенцев из крестьян правобережья Волги, центральных губерний России и Украины.

Социальная характеристика Балакова дана В. И. Лениным в книге «Развитие капитализма в России», вышедшей в год рождения машиностроительного предприятия, ставшего потом заводом им. Ф. Э. Дзержинского: «Слобода Покровская и село Балаково Самарской губ. имеют каждое свыше 15 тыс. жит., из которых особенно много сторонних. Бесхозяйных 50% и 42%. Грамотность выше среднего. Статистика отмечает, что торгово-промышленные се-

ления *вообще* отличаются большей грамотностью и «массовым появлением бесхозяйных дворов»[2].

Притоку населения способствовал слух о Балакове как о «хлебной столице». Губернская газета, например, сообщала, что летом 1886 г. балаковские купцы закупили 5,06 млн. пуд. зерна, а самарские только 3,75 млн. пудов[3].

С осени по дороге, связывающей Балаково с уездным городом Николаевском и крестьянскими наделами, тянулись вереницы подвод с хлебом, а обратно, громыхая по единственно мощенной улице Николаевской (ныне ул. Коммунистическая) катились фургоны и телеги с промышленными товарами и лесом.

Еженедельно в Балакове проводились базары, а в Троицын день — ярмарки, на которых открывалось до 100 лавок, поднимались балаганы заезжих циркачей. В такие дни выходил обыватель из домов, чтобы поглазеть на приезжих крестьян и купцов, полузгать семечки, купить что-нибудь. Всюду слышалась бойкая разноязыкая речь. Среди пестрой публики выделялись русские крестьяне-кулугуры, чопорные немцы-колонисты, краснощекие украинцы из села Ново-Николаевка, забитые нуждой мордовские крестьяне из сел Студенцы и Преображенка, скуластые татары из села Елюзани и казахи в островерхих малахаях.

Под мужицкую брань запускали пронырливые перекупщики хлеба свои руки в крестьянские мешки и, вынув пригоршню золотистой пшеницы, на глаз определяли ее сортность. Крестьянина, у которого глаза разбегались от ярмарочной пестроты, они обманывали в два счета. Откуда ему было знать, что заволжская пшеница твердых сортов на европейском рынке стоит во много раз дороже, чем на хлебной площади села Балаково.

Приказчики закупали пшеницу оптом. И шли воза по пыльной дороге в сторону рек Балаковки и Волги, к амбарам купцов-хлеботорговцев. А по весне, когда волжская вода поднимала уровень Балаковки, сотни судов устремлялись к хлебной пристани. Тогда хлеботорговцы нанимали грузчиков и те таскали 6-пудовые мешки по шатким трапам в трюмы купеческих барж и пароходов.

На балаковских рынках кроме пшеницы товаром служил и сам человек. Тысячи безработных «сторонних» мужиков продавали свой труд кулакам-хуторянам, управляющим помещичьих имений.

Тяжелым трудом добытые гроши жнецов и грузчиков вскоре же оседали в десятках трактирных и чайных заведений и сомнительных домах с красными фонарями.

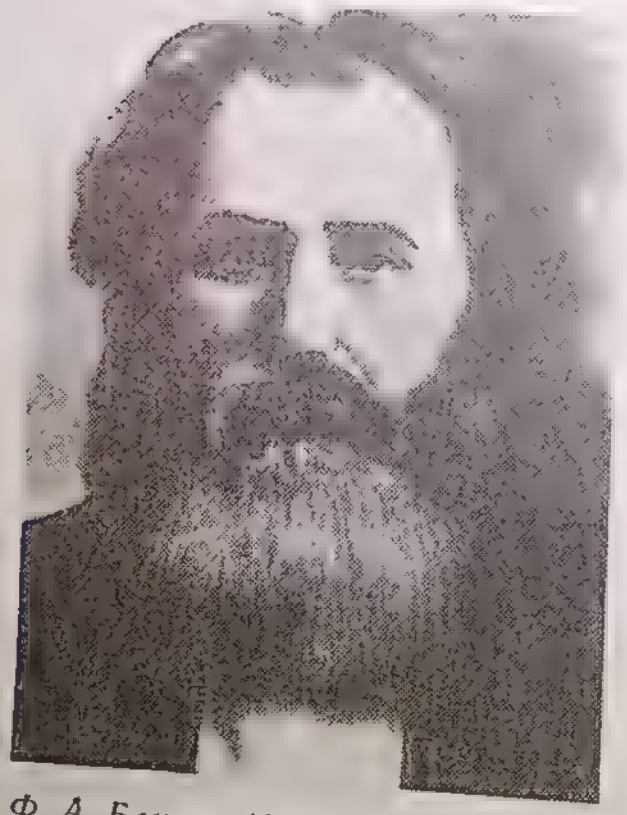
На хлебной торговле выросли миллионные состояния купцов и крупных землевладельцев — Мальцевых, Кобзарей, Снетковых и других. Все они с большими процентами да-

вали кредиты мелким предпринимателям, решившим открыть свои кузницы, мельницы, мастерские и заводы. Так, осенью 1899 года на восточной окраине Балакова около хлебной площади возник «Чугуно-литейный механический завод бр. Я. и И. Маминых».

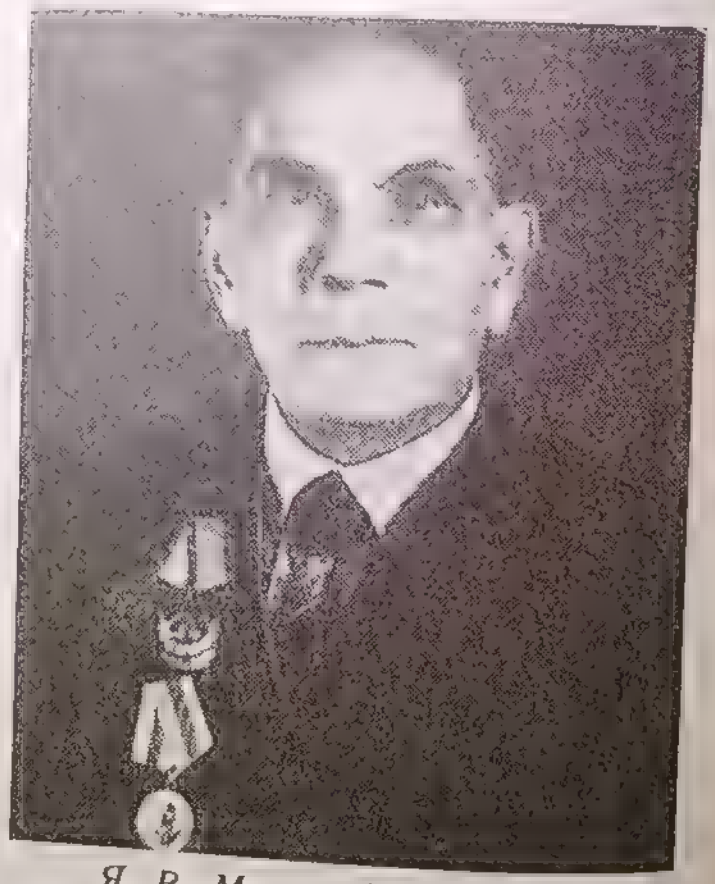
Первоначальное название завода значится в листке общих сведений фабричного инспектора Самарской губернии 3-го участка. В этом листке основатели завода сообщили данные о численности рабочих на 1 ноября 1902 г.: «...Взрослых старше 15 лет — 39 человек, малолетних от 12 до 15 лет — 3 человека. Итого 42 человека». По современным понятиям предприятие братьев Маминых трудно именовать заводом. Вот справка от самого «совладельца завода», известного советского изобретателя, полученная накануне 50-летия предприятия и хранящаяся в заводском музее:

«Настоящим я, гражданин Яков Васильевич Мамин, бывший совладелец Балаковского завода братьев Маминых, а нынче научный сотрудник Челябинского института механизации и электрификации сельского хозяйства, удостоверяю, что завод И. В. Мамина (ныне имени Дзержинского) действительно основан в 1899 году, что и подтверждаю своей подписью. Я. Мамин».

Первые три года завод ремонтировал сельскохозяйственные машины и изготавливал запчасти к ним. Мощности за-



Ф. А. Блинов (1831—7.VII. 1902 г.) — известный русский изобретатель, создатель первого в мире гусеничного трактора. Даты жизни уточнены автором



Я. В. Мамин (18.X.1874 г.— 5.VIII.1955 г.) — сподвижник Ф. А. Блинова, изобретатель, основатель завода им. Ф. Э.. Дзержинского, пионер дизельного тракторостроения. Даты жизни уточнены автором

вода составляли кузница, маломощная вагранка и механический цех, где стояло всего 4 токарных станка с ременным приводом от паровой машины в 10—12 л. с. Первый двигатель здесь выпустили в мае 1903 года мощностью 9,5 л. с. Этот четырехтактный горизонтальный двигатель с крейцкопфным механизмом работал на соляровом масле. Прототипом послужил керосиновый двигатель английской фирмы «Горнсби», что работал на Балаковской мельнице Сухова.

Василий Кузьмич Сучков, единственный из создателей первого балаковского двигателя, доживший до 75-летия завода, вспоминал, разглядывая пожелтевшую фотографию:

— Вот он, наш первый движок! А вот и мы с Максимом Филипповичем Серяевым и Михаилом Николаевичем Дворниковым. А крайний слева — хозяин завода Яков Васильевич Мамин. Я тогда, в 1902 году... был еще учеником литейщика у Андрея Дмитриевича Афанасьева. Труд наш был тяжелым, целиком ручным. На земляном полу при свете коптилок формовали. Сами таскали формовочную землю и чугун. Вагранка была небольшая, по емкости на 50 пудов примерно. Отливали мы разные ступицы, корпуса, серьги, втулки и другие детали к плугам, молотилкам и веялкам.

Как-то, помню, наши литейщики заговорили с хозяином завода насчет двигателей, только что появившихся в России. На предложение рабочих изготовлять самим такие двигатели Мамин отшутился:

— Вы что, мужики! Прогорим. Сейчас я хожу в калошах, а с ними опять на лапти перейду... Однако, видать, доволен остался таким разговором.

Перед самым рождеством собрал нас хозяин и сказал: «Ну, мужики, начнем! Лиха беда начало... Не хуже иностранных сделаем».

Сказал — на том и порешили! По чертежам и эскизам Мамина и Михаила Николаевича Дворникова сделали модели, затем отлили мы крупные детали: маховик, блок-раму, втулки, поршень. Вручную кузнецы Андрей Макаров и Григорий Ка-

Первый чертежник и мастер модельного участка *М. Н. Дворников* (1870—1942 гг.)

лашников отковали шатуны, разные рычаги. На токарных станках с ременной передачей токари Серяев и Поляков обработали втулку цилиндров, поршень, шары регулятора, на лобовом универсальном станке Иван Седышев и Максим Серяев расточили блок-раму, маховики. А слесари Демчев, Ярцев, братья Коровкины, Сазанов, Куницын все детали подогнали друг к другу и уже к маю в сарае Мамина стоял новенький двигатель. Но он работать должен был на соляровом масле, а не на керосине, как у фирмы «Горнсби»...

Поведал нам ветеран и о том как проходили первые испытания.

Был воскресный день. Пасха. Все шли по традиции на богослужение в Троицкую церковь, что стояла напротив завода у Хлебной площади.

Собиралась идти в церковь и жена Я. В. Мамина. Но хозяину не терпелось пустить собственноручно двигатель в ход. Пока жена Ольга Павловна готовила детей Колю, Клаву, кутала маленького Володю (будущего главного конструктора ЧТЗ по газогенераторным гусеничным тракторам), Яков Васильевич позвал рабочих-подростков, квартировавших у них, и пошел к двигателю. Нагрели паяльной лампой медный запальник, опустили его в головку цилиндра, закрыли крышкой и раскрутив маховик, открыли кран подачи топлива.

Двигатель дал толчок, пустил клубы черного дыма и, набрав оборотов 200 в минуту, запустился, обрызгав всех маслом. На шум выбежала Ольга Павловна и всплеснула руками:

— Ты что, Яша? Да разве можно так? Сегодня праздник, а ты... Глядь на ребятах костюмы испачканы! Ничего,— возразил Яков,— костюмы я новые куплю. Ты только посмотри — ведь работает наш движок, на соляровом масле работает!... А завтра и на сырой нефти попробую!

После праздника Яков Васильевич пригласил знакомого фотографа и заснял на память двигатель и его создателей.

В том же году владельцы завода на крыше механического цеха, расположенного вдоль ул. Николаевской, установили новую вывеску. Полуграмотные крестьяне, въезжающие в село, читали по буквам: «Специальный завод нефтяных двигателей бр. Я. и И. Маминых с. Балакова на Волге»...

Рассчитывая на широкий круг потребителей, заводовладельцы до 1908 года выпускали калоризаторные нефтянки по заказам от 3,5 до 30 л. с. Стационарные двигатели завода использовались на мельницах, водокачках, электростанциях, лесопильных и мукомольных заводах, в садах и огородах, а также на крестьянских и помещичьих полях для привода молотилок и веялок.

Капиталистическая конкуренция и личный интерес к новой технике заставляли владельцев постоянно модернизировать и улучшать качество нефтяных калоризаторных двигателей. В 1904 году 29 сентября они подали совместно заявку на первое изобретение — испарительную камеру цилиндра двигателей, работающих горением жидкого горючего (охр. св. № 25008), 31 июля 1908 года «мещанам Я. и И. Маминым» выдали привилегию и патент № 14061. С 1908 года Мамины занялись усовершенствованием и самого рабочего процесса двигателей.

В 1908 году завод стал объединять три самостоятельные в коммерческом отношении отделения. Первое отделение (старый завод бр. Маминых — ныне на этом месте завод им. Ф. Э. Дзержинского) перешел в руки Ивана Мамина, инженера по образованию. Старший брат Яков и младший Николай Мамины приступили к строительству новых отделений на противоположном конце Николаевской улицы.

Причину открытия новых отделений братья Мамины объяснили в рекламном проспекте так: «Увеличивающийся год от года спрос на наши нефтяные двигатели побудил нас в последнее время увеличить размеры нашего производства более чем в пять раз и довести его до изготовления 200 двигателей в год».

29 мая 1908 года Яков Мамин заключил контракт с управляющим 3-им Балаковским удельным имением статским советником В. Максимовым: «...снял в оброчное содержание 300 кв. сажен из состава оброчной статьи... с 1 января 1908 г. по 1 января 1920 года... под устройства мастерских»[4].

Сохранились планы реконструкции старого отделения и расширения новых отделений завода в 1911, 1912 и 1916 годах. Последняя реконструкция была связана с производством ружейных шомпольных гранат и мин — шла первая империалистическая война. Общее число рабочих увеличилось в военный период на трех отделениях завода до 1,5 тыс. человек.

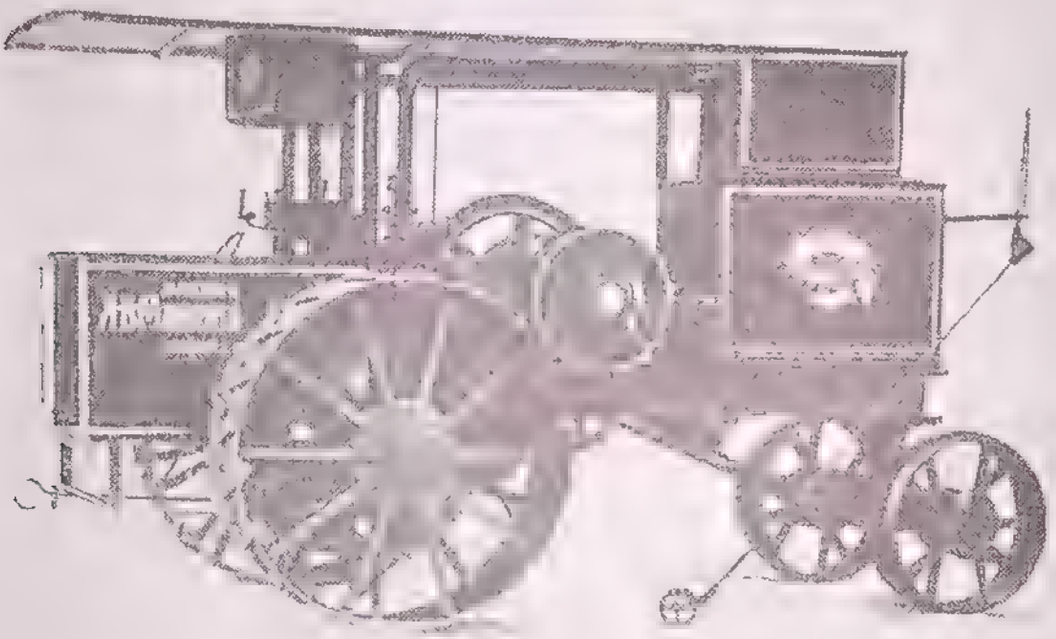
В 1910 году на отделении И. Мамина капитально отремонтировали литейный и механический цехи. Выстроенное двухэтажное каменное здание заводоуправления сохранилось до наших дней. Были установлены новые станки заграничного производства, а на отделении Якова Мамина проведено электрическое освещение.

Производство двигателей братья поделили таким образом. На отделении Ивана выпускались двигатели «Русский дизель» мощностью от 20 до 40 л. с., весом от 260 до 500 пудов и нефтяные локомобили мощностью 20 л. с., весом 340 пудов. На отделении Якова уже в 1910 г. выпускались двигатели «Русский дизель» мощностью от 7 до 16 л. с., весом от 100 до 220 пудов и на их базе колесные локомо-

были 10, 13 и 16 л. с. Вес локомобилей был соответственно 190, 230 и 285 пудов.

Первые локомобили, предшественники колесных тракторов, получили широкое применение в сельском хозяйстве при молотьбе и орошении. Благодаря своей подвижности они могли легко перевозиться с одного места на другое.

«Улучшенные нефтяные локомобили — двигатели бр. Маминых в недалеком будущем совершенно вытеснят из употребления паровые локомобили,— смело рекламировали владельцы завода в своих проспектах.— Скоро наступит то время, когда не будет ни одной деревни и села без нефтяного двигателя».



«Русский трактор» с нефтяным двигателем высокого сжатия выпуска 1914 г.

Дело двигалось не только благодаря рекламе и предприимчивости владельцев завода. Двигатели бр. Маминых были качественнее, надежнее, проще и дешевле других.

«Мы работаем без представителей,— писали Мамины.— Если же у нас и имеются перепродавцы, то мы ставим обязательство не возвышать цены. Наше дело рекламирует себя само, и, где поставлен хотя один наш двигатель, там ставят еще несколько штук тоже наших двигателей! Наши заводы находятся не в крупном центре промышленности, а в провинции, где производство стоит дешевле».

Предприимчивые хозяева при определении заработной платы учитывали наличие подсобного хозяйства у рабочих (а некоторые из них засевали и пшеницу). Широко использовался малооплачиваемый труд подростков. По данным 1910 года на отделении И. Мамина работало 84 взрослых и 15 подростков от 12 до 15 лет. По воспоминаниям старо-

жилов ученики получали от 5 до 20 копеек в день. Взрослые токари получали 2 рубля. Цена же «Русского дизеля», изготовленного дешевым трудом рабочих, по прейскуранту 1910 года была от 1400 до 5000 рублей!

В целях рекламы Мамины двигатель своей конструкции связали с именем знаменитого немецкого изобретателя Рудольфа Дизеля. Но по конструкции и назначению бескомпрессорные двигатели балаковского завода не имели ничего общего ни с вертикальным компрессорным двигателем Дизеля, ни с одноименным компрессорным нефтяным двигателем с самовоспламенением от сжатия завода Нобель и К^0.

В отличие от калоризаторных керосиновых и нефтяных двигателей Петербургского механического завода Нобель и К^0 (с 1920 г. завод «Русский дизель»), московского заводчика Бромлея (ныне станкостроительный завод «Красный пролетарий»), английской фирмы «Горнсби Акройд» и других зарубежных предприятий нефтяные двигатели «Русский дизель» балаковского завода (начиная с моделей 1911—1912 годов) относились к классу двигателей постепенного горения. Они имели смешанный рабочий цикл бескомпрессорных дизелей русских изобретателей Тринклера и Маминых.

В модели «Русского дизеля» конструкции Я. Мамина вместо топливно-воздушной смеси сжимался чистый воздух до 25 атмосфер, а топливо впрыскивалось форсункой с механическим распылом в конце такта сжатия. У обычных калоризаторных двигателей топливо подавалось в начале такта впуска, при этом давление в конце такта сжатия достигало не выше 6 атмосфер.

На начало 1912 г. общая мощность всех двигателей внутреннего сгорания, выпущенных на заводах России, составила 114 тыс. л. с. Общая мощность 600 двигателей балаковского завода на 1 января 1915 года составила 15 тыс. л. с.

Двигатели балаковских промышленников до революции экспонировались на десяти российских выставках, на которых получили 6 серебряных медалей, и на международных промышленных выставках в Брюсселе, Милане, Париже и Лондоне, где удостаивались высших наград, в том числе золотой медали «Гран-При». Это несомненный успех волжских новаторов в области производства бескомпрессорных двигателей, работавших на тяжелых сортах топлива.

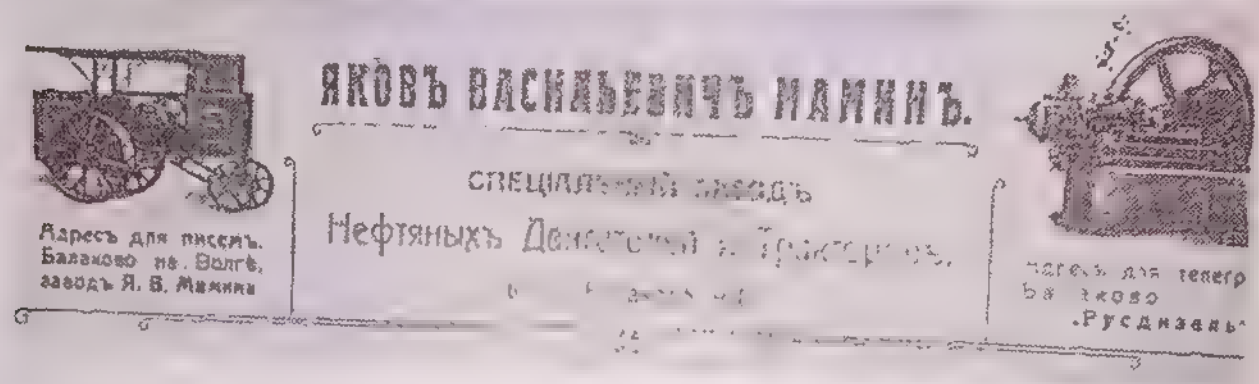
В рекламных проспектах Я. Мамина 1912—1913 гг. сказано, что расход нефти 1/2 фунта на силу в час. Это очень экономичный двигатель по тому времени. Не зря во всех отзывах потребителей Маминских двигателей упоминается о малом расходе топлива и надежности их работы. 27 ноября 1910 г. с хутора Елань Самарской губернии пришел на завод такой отзыв, помещенный в проспекте 1912 г.:

«Милостивый государь, Яков Васильевич! В июне месяце

нами приобретен Вашего завода двигатель 16 сил, работал на 12-ти сильной конной молотилке, намолачивал в день по 170 мешков — ночью не работал. Двигатель работал очень легко... Нефти сжигает в 15 рабочих часов 5 пудов, капризов никаких не проявлял, работал два с половиной месяца на молотилке в открытом поле и никакой остановки не было.

С совершенным почтением Иван и Константин Батины».

13 января 1912 года владельцы балаковского лесопильного завода Александр и Евдоким Максимовы в похвальном отзыве писали Я. В. Мамину, что «двигатель новой модели 1910 года в 16 сил работает с лесопильной рамой просветом 21 дюйм завода «Кирхнера» в продолжении полутора года, работая почти круглые сутки, распиливает лесу до 160 дерев... Ваш двигатель удобен, выгоден и практичен, за что приносим Вам благодарность».



Бланк завода (1916 г.)

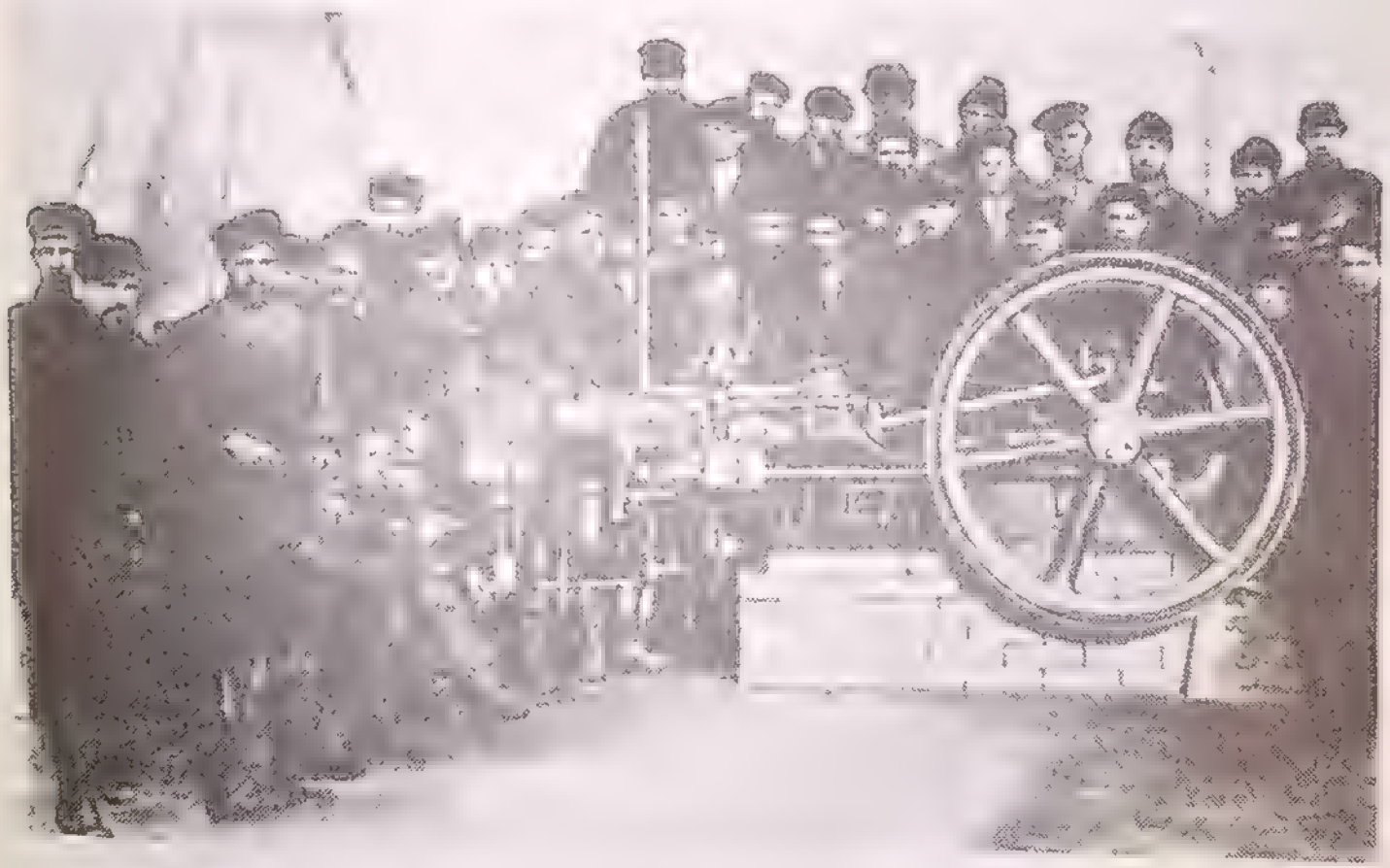
В 1914 году завод освоил серийное производство новой модели из семейства «Русских дизелей» с цилиндровой мощностью 50, 60 и 70 л. с. Прототипом этой тяжелой серии послужил четырехтактный горизонтальный двигатель с наружным калоризатором фирмы «Рустон-Проктор». Иван Мамин добился улучшения рабочего процесса за счет ряда новшеств, в том числе изменения сопла форсунки. Дугообразные щели сопла нарезались тонкой дисковой фрезой равномерно по кругу, отчего уменьшилось закоксование форсунки. Давление впрыска топлива повысилось с 50 до 70 атмосфер благодаря новой конструкции топливного насоса. Давление сжатия воздуха достигло 18 атмосфер за счет точного изготовления и уменьшения объема камеры сгорания. На сегодняшний взгляд двигатели выглядели чрезвычайно громоздкими. Так, «Русский дизель» РД-70 с двумя маховиками при размере цилиндра 420 мм, ходе поршня 600 мм имел общий вес без упаковки 11650 кг. Для доставки таких двигателей к пристани пришлось владельцу завода содержать в заводской конюшне пару лошадей-тяжеловозов.

В 1914 году на отделении завода Я. Мамина появилась новая вывеска «Специальный завод нефтяных двигателей и тракторов Я. Мамина в г. Балаково на Волге».

О Балаковском заводе, как первенце русского тракторостроения, узнали ученые и инженеры из Петербурга, Москвы, Саратова, Токмака, Брянска, Коломны и других промышленных городов России. Свое предприятие Мамин рекламировал, приглашая на завод для стажировки студентов и молодых специалистов. Всех практикантов он брал на свое содержание.

Шесть первых тракторов разных мощностей успешно прошли испытания. Двадцатисильный русский трактор с нефтяным двигателем высокого сжатия оказался легче американского колесного «Могуля» и полугусеничного «Холта».

При испытании Мамин пришел к выводу, что нужны тракторного типа двигатель с числом оборотов 600 в минуту и приспособления для сцепления колес с почвой (шпоры). За прототип тракторного мотора был взят судовой вертикальный двухтактный нефтяной двигатель, выпускаемый отделением Николая Мамина.



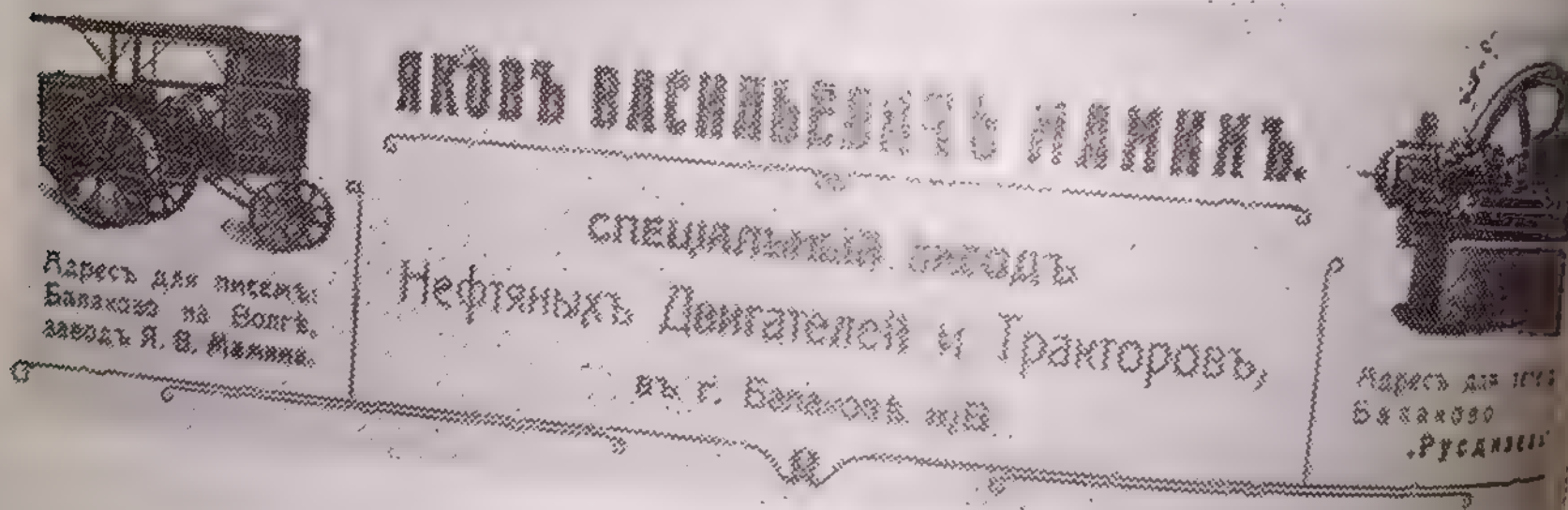
Первый двигатель конструкции братьев Маминых и его создатели

Упрощая одну деталь за другой, Яков Мамин с конструкторами Н. Лотаревым и С. Серебряковым, мастером испытательной станции К. Д. Соловьевым, технологом М. И. Сазановым и другими специалистами пришли от сложного сборного шасси «Интернационала» к цельнолитой раме «Карлика», на которой помещались все крайне простые механизмы трактора.

Последний шестой трактор, в 16 сил, названный «Гномом», собирали на заводе в Балакове уже в послереволюционный период, когда поставка чугуна, стали, кокса затруднилась.

легко... Нефти сжигает [illegible] пудов, кап
никаких не проявлял, работал два с половиной месяц
молотилке в открытом поле и никакой остановки не б

С совершенным почтением Иван и Константин Бати
13 января 1912 года владельцы балаковского лесоп
ного завода Александр и Евдоким Максимовы в похв
ном отзыве писали Я. В. Мамину, что «двигатель новой
дели 1910 года в 16 сил работает с лесопильной рамой
светом 21 дюйм завода «Кирхнера» в продолжении полу
года, работая почти круглые сутки, распиливает лесу до
дерев... Ваш двигатель удобен, выгоден и практичен, за
приносим Вам благодарность».



Бланк завода (1916 г.)

В 1914 году завод освоил серийное производство н
модели из семейства «Русских дизелей» с цилиндровой м
ностью 50, 60 и 70 л. с. Прототипом этой тяжелой серии
служил четырехтактный горизонтальный двигатель с на
ным калоризатором фирмы «Рустон-Проктор». Иван Ма
добился улучшения рабочего процесса за счет ряда новш
в том числе изменения сопла форсунки. Дугообразные
сопла нарезались тонкой дисковой фрезой равномерно по
гу, отчего уменьшилось закоксование форсунки. Дав
впрыска топлива повысилось с 50 до 70 атмосфер б
даря новой конструкции топливного насоса. Давление
тия воздуха достигло 18 атмосфер за счет точного изго
ления и уменьшения объема
ний взгляд двигате
Так, «Русский

Из-за некачественных материалов отливка картера нефтяного дизеля была сделана крайне плохо. Хотя после пробного пуска двигатель сразу пошел в ход и проработал без остановки 2 часа, изобретатель, не желая дискредитировать самую идею двухтактного двигателя высокого сжатия, решил дальнейших опытов не производить и перешел на другой род работы.

9 декабря 1917 г. на завод Балаково пришла правительственная телеграмма из Петрограда:

«Балаково на Волге завод Мамина Сообщите каком положении дело тракторными заказами точка Желательно личные переговоры».

Нельзя без волнения читать и такую запись: «...1918 г. ...март, ранее 23. Ленин беседует с самоучкой-изобретателем, конструктором одного из первых отечественных тракторов Я. В. Маминым»[5].

«Тракторы системы Мамина по своей конструкции приспособлены к русским условиям, — говорится в постановлении ВСНХ,— просты и могут применять для работы грубые сорта топлива... Ввиду чрезвычайной важности развития механизации землеобработки для республики и крайней нужды в организации собственного тракторостроения, не зависящего от иностранного капитала, оценочная комиссия находит необходимым принять решительные меры к немедленной организации постройки тракторов системы Мамина «Гном» в широком государственном масштабе».

Еще проще и дешевле в изготовлении и эксплуатации

Ведущие специалисты завода *С. Серебряков, А. Медек, М. Сазонов* (1916 г.)

оказался мамонский трактор «Карлик», созданный на базе «Гнома». В разработке его рабочих чертежей также участвовал С. М. Серебряков — будущий главный конструктор завода им. Ф. Э. Дзержинского.

Трехколесный «Карлик» стоил 1600 руб., а трактор «Запорожец» (второй трактор отечественной конструкции, изобретатель — Унгер, г. Токмак) стоил 2000 руб. «Фордзон-путиловец» стоил 2900 руб. Еще большую экономию «Карлик» давал на 1 десятину вспаханной земли. Стоимость расхода топлива составляла 1 руб. 79 коп., у «Запорожца» — 2 руб. 35 коп. и «Фордзона» — 2 руб. 85 коп. В «Карлике» имелось всего 285 отдельных деталей, а в «Фордзоне» — 1200 штук[6].

Выступая на VIII съезде РКП(б), В. И. Ленин говорил: «Если бы мы могли дать завтра 100 тысяч первоклассных тракторов, — снабдить их бензином, снабдить их машинистами (вы прекрасно знаете, что пока это — фантазия), то средний крестьянин сказал бы: «я за коммунию» (т. е. за коммунизм)»[7].

В 1923 году собрание Политехнического общества, состоявшееся в Москве, приняло резолюцию, которая признавала Я. В. Мамина пионером русского тракторостроения.

Откуда же истоки творчества и неутомимая энергия у пионера русского тракторостроения, инициативу которого поддержал Ленин? Ответ на этот вопрос дают архивные документы и воспоминания сподвижников.

Родился Яков Васильевич Мамин 18 октября 1874 года в с. Балаково[8]. Его отец Василий Григорьевич Мамин, пензенский мещанин, работал приказчиком у балаковского помещика В. Г. Кобзаря. В детстве с крестьянами косил Яша луговые травы и пшеницу, вязал снопы, возил на телеге их к гумнам, где цепами молотили снопы. При нем появился в усадьбе первый паровой локомобиль для привода молотилок и веялок.

После окончания церковно-приходской школы Яшу Мамина отдали в ученики лудильщику Семену Михайловичу Богатову, а спустя два года отец устроил его на «чугуно-медно-литейный механический завод Ф. А. Блинова».

Это было первое машиностроительное предприятие в Балакове, основанное в 1883 году. Завод стоял на пригорке за южной околицей села у дороги, шедшей в Новоузенский уезд.

Здесь 14-летнего Яшу Мамина Ф. А. Блинов, известный к тому времени изобретатель гусеничного вагона, привлек к слесарной работе. Юноше, не по годам серьезному, он доверил изготавливать из стальных пластин звенья гусениц и сборку первого варианта самохода с приводом от двух паровых машин. Впоследствии это изобретение войдет в историю как первый гусеничный трактор.

Испытания гусеничного трактора, названного первоначально «паровозом для грунтовых дорог», проходили на специальном стенде в отдельном сарае, куда вход посторонним был

воспрещен. Публичные испытания состоялись на Ярмарочной площади (ныне улица Факел Социализма). Хотел Блинов трактор показать вместе со вторым своим изобретением — пожарным насосом высокой производительности на Саратовской губернской земской выставке 1889 года, но произошло «ЧП».

Старший сын Блинова Александр с друзьями без разрешения отца взял «паровоз» покататься. Не управившись с рычагами, друзья скатились в озеро Лягушовку.

Но авария навела Блинова на новую более рациональную схему привода и конструкцию гусениц. К 1895 году, занимаясь серийным производством пожарных насосов, Блинов одновременно собрал новую модификацию гусеничного паровоза. Второй образец имел раздельный привод гусениц от задних звездочек. Звенья гусениц были литые и с почвозацепами (первая модель 1888 г. почвозацепов не имела).

Этот образец «паровоза для грунтовых дорог», отапливаемый нефтью, Ф. А. Блинов демонстрировал на Всероссийской художественно-промышленной выставке 1896 года в Нижнем Новгороде. Возил «Новинку XIX века» изобретатель по Волге на буксирном пароходе «Василий Лобанов», который имел раздельный привод лопастных колес — еще одно изобретение Ф. А. Блинова.

С Нижегородской выставкой знакомился и Я. В. Мамин, который к тому времени был еще на распутьи: посвятить жизнь блиновским гусеничным «паровозам» или строить колесные локомобили?

Вернулись домой учитель и ученик с разными мыслями. Среди экспонатов Всероссийской выставки их заинтересовали нефтяные двигатели Петербургского завода «Нобель и К°» и механический экипаж с бензиновым двигателем русского изобретателя Е. А. Яковлева. Первый русский автомобиль толкнул Блинова к мысли о возможности применения двигателя внутреннего сгорания на гусеничном тракторе. В его семейном архиве найдены эскизы двух вариантов гусеничных тракторов с керосиновым и нефтяным двигателями.

Мамин же задумал приспособить двигатели внутреннего сгорания для колесных тракторов. Для накопления средств он с братьями открыл частную кузницу. Первый крупный заказ Мамины получили от духовенства на изготовление церковных оград. Потом для постройки завода Мамин взял кредит в 22 тыс. рублей у помещика В. Г. Кобзаря, которому понравилось, что сыновья приказчика подарили ему самодельный локомобиль с двухтактным двигателем петербургского завода.

После смерти Ф. А. Блинова наследником его завода стал младший сын, окончивший к тому времени Петербургский технологический институт. Он сменил вывеску завода на «нефтемоторную фабрику «Благословение» П. Блинова».

10 мая 1903 года Порфирий Блинов подал заявку на

воспрещен. Публичные испытания состоялись на Ярмарочной площади (ныне улица Факел Социализма). Хотел Блинов трактор показать вместе со вторым своим изобретением — пожарным насосом высокой производительности на Саратовской губернской земской выставке 1889 года, но произошло «ЧП».

Старший сын Блинова Александр с друзьями без разрешения отца взял «паровоз» покататься. Не управившись с рычагами, друзья скатились в озеро Лягушовку.

Но авария навела Блинова на новую более рациональную схему привода и конструкцию гусениц. К 1895 году, занимаясь серийным производством пожарных насосов, Блинов одновременно собрал новую модификацию гусеничного паровоза. Второй образец имел раздельный привод гусениц от задних звездочек. Звенья гусениц были литые и с почвозацепами (первая модель 1888 г. почвозацепов не имела).

Этот образец «паровоза для грунтовых дорог», отапливаемый нефтью, Ф. А. Блинов демонстрировал на Всероссийской художественно-промышленной выставке 1896 года в Нижнем Новгороде. Возил «Новинку XIX века» изобретатель по Волге на буксирном пароходе «Василий Лобанов», который имел раздельный привод лопастных колес – еще одно изобретение Ф. А. Блинова.

С Нижегородской выставкой знакомился и Я. В. Мамин, который к тому времени был еще на распутьи: посвятить жизнь блиновским гусеничным «паровозам» или строить колесные локомобили?

Вернулись домой учитель и ученик с разными мыслями. Среди экспонатов Всероссийской выставки их заинтересовали нефтяные двигатели Петербургского завода «Нобель и К°» и механический экипаж с бензиновым двигателем русского изобретателя Е. А. Яковлева. Первый русский автомобиль толкнул Блинова к мысли о возможности применения двигателя внутреннего сгорания на гусеничном тракторе. В его семейном архиве найдены эскизы двух вариантов гусеничных тракторов с керосиновым и нефтяным двигателями.

Мамин же задумал приспособить двигатели внутреннего сгорания для колесных тракторов. Для накопления средств он с братьями открыл частную кузницу. Первый крупный заказ Мамины получили от духовенства на изготовление церковных оград. Потом для постройки завода Мамин взял кредит в 22 тыс. рублей у помещика В. Г. Кобзаря, которому понравилось, что сыновья приказчика подарили ему самодельный локомобиль с двухтактным двигателем петербургского завода.

После смерти Ф. А. Блинова наследником его завода стал младший сын, окончивший к тому времени Петербургский технологический институт. Он сменил вывеску завода на «нефтемоторную фабрику «Благословение» П. Блинова».

10 мая 1903 года Порфирий Блинов подал заявку на

изобретение «Выпарителя для работающих взрывами двигателей». В привилегии (охр. св. № 20776 от 10.V.1903) № 16236 дано описание изобретения: «Выпаритель... характеризующийся совокупным применением двухстенной коробки, охлаждаемой водой, и металлического бруска, нагреваемого перед пуском в ход двигателя и помещаемого внутри коробки».

По данным 1909 г. фабрика Блинова выпустила около 500 нефтяных двигателей и свыше 6000 пожарных насосов. Численность рабочих увеличилась с 25 до 150 человек.

Сравнивая изобретение П. Блинова и Маминых, видишь прямое заимствование Мамиными идеи изоляции испарительной камеры от окружающей атмосферы «водяной рубашкой», а также металлического запальника блиновского типа. Однако Мамины, оценив преимущества блиновской нефтянки по сравнению с калоризаторными керосиновыми двигателями отечественных и иностранных заводов, пошли дальше Порфирия Блинова. Для сохранения теплоты они ввели в калоризатор между водяной рубашкой и стенками испарительной камеры «слой дурнопроводящего тепло материала», попросту говоря, асбестовую прокладку.

От этого, казалось, небольшого новшества спрос на нефтянки П. Блинова упал, т к. маминские двигатели оказались экономичнее и надежнее в эксплуатации.

От Блинова Яков Васильевич Мамин перенял мечту о тракторизации России. И здесь он творчески развил идею своего учителя. В канцелярии царского министра земледелия Кривошеина было найдено любопытное письмо Я. В. Мамина. Читаем: «Мною созданы первые отечественные конструкции тракторов, которым, несомненно, принадлежит будущее в обработке бескрайных российских просторов...»

Далее изобретатель просил царское правительство «принять в свои руки изготовление тракторов и помочь их быстрейшему выпуску и распространению».

«Я придумал,— пишет Мамин,— к разным крестьянским машинам три типа моторов, надежных и весьма экономичных, действующих по системе Дизеля, но пригодных к подвижной сельскохозяйственной работе... Это дело под силу не частным лицам, а только государству...»[9].

Лишь через два года царский министр удостоил провинциального заводчика ответом. Письмо содержало отказ в помощи ввиду «недавнего высочайшего повеления выдавать двухпроцентную дотацию промышленникам, строящим паровые локомобили...».

Мамин всю последующую жизнь посвятил дизелестроению.

Изобретенный им в 1930-е годы двухтактный дизельный двигатель с наддувом (на шарикоподшипниках) был запатентован в таких технически развитых странах, как США, Англия, Германия и Швеция.

Подхватив идею Мамина, молодые советские конструкторы Челябинского тракторного завода во главе с П. М. Данилюком и М. Ф. Балжи создали дизельный двигатель М-17 для первого в мире дизельного гусеничного трактора С-65, а ведущие конструкторы И. Я. Трашутин, М. И. Кошкин и Ж. Я. Котин разработали гусеничный танк Т-34 с дизельным мотором В-2.

Вот когда в полной мере воплотились вместе в жизнь идеи волжских мастеров-самородков Ф. Блинова и Я. Мамина.

ЗА ВЛАСТЬ СОВЕТОВ

Росли балаковские заводы, а с ними рос и политически созревал волжский пролетариат. Вчерашний крестьянин не так уж быстро доходил до понимания значения рабочей солидарности и тем более понимания исторической миссии создания нового общества. В начале случались и курьезы. Как вспоминают старожилы, 1 мая 1905 года передовые рабочие выключили станки и вышли на улицу. Но некоторые, в крещении детей которых принимали участие братья Мамины, не желая подводить хозяев, продолжали работать. Тогда демонстранты забросали их камнями. Один из штрейкбрехеров, видя, что приходится туго, крикнул соседу по станку: «Кум, убегай, нас бьют!». Слово «кум» прозвучало так, что вызвало смех у забастовщиков. Отсюда пошло словцо «кумзавод»...

Постепенно рабочее движение набрало силу, благодаря политической деятельности группы балаковских социал-демократов. Активное участие в ней принимал член РСДРП с 1903 года Павел Александрович Никорюкин — монтер по установке двигателей завода П. Ф. Блинова, а затем слесарь завода И. Мамина. В его доме, что стоял у озера Линева, собирались рабочие, пели революционные песни под гармошку токаря Максима Серяева.

Социал-демократы помогли образованию первого союза металлистов на заводе братьев Маминых и союза торгово-промышленных служащих. Эти союзы были довольно многочисленными. Ветеран завода В. К. Сучков рассказывал:

«Союз наш имел силу и хозяева с нами считались. В результате собраний, забастовок и маевок, организованных большевиками, мы, рабочие-литейщики, например, добились 10-часового рабочего дня вместо 14-часового, создали комиссию по разбору конфликтов. 1 мая 1906 года на улицах состоялась политическая маевка. Там были и рабочие, и крестьяне. Все шли с песнями. И вдруг откуда ни возьмись — конники с нагайками в руках. Демонстрация была разогнана».

В июне 1906 года вспыхнуло восстание крестьян села Матвеевки, но и оно было жестоко подавлено. Помочь им пытались рабочие завода, но дальше митинга дело не пошло. Руководителя восстания Г. Я. Яковлева и 6 крестьян сослали на каторгу, а крестьян Понкратова, Кагина и сельского старосту Никиту Сидякина забили насмерть[10]. С начала разгула реакции союз металлистов осенью 1906 года был распущен, многие большевики ушли в подполье. Так, член РСДРП П. А. Никорюкин скрывался от полиции на мельнице в с. Хилково Самарской губернии и возвратился в Балаково лишь в 1914 году, поступив на завод И. В. Мамина слесарем по ремонту станков. В 1917 году Никорюкин возглавлял партячейку завода.

Первая партячейка большевиков на заводе И. Мамина возникла в 1911 году. Ее организовали кузнец В. Тучкин по партийной кличке «Виктор» и политссыльные из центральных промышленных районов и Баку.

Член РСДРП с 1903 г. слесарь *П. А. Никорюкин* — секретарь заводской партячейки в 1917—1918 гг.

Тучкин жил очень бедно с женой и двумя сыновьями, хозяйства не имел. Благодаря ему балаковские социал-демократы связались с центром и с заграницей, организовали подписку среди рабочих и служащих на газеты «Звезда» и «Правда»[11]. В числе первых подписчиков ленинской «Правды» были кузнец В. Тучкин, токарь И. Ганштейн, модельщик И. Селиверстов и торговый служащий Александр Агафонович Тюрин — родоначальник рабочей династии завода им. Ф. Э. Дзержинского. А. А. Тюрин (по воспоминаниям сына Б. А. Тюрина — председателя совета ветеранов завода) познакомился с большевиками-«искровцами» в 1904 году. Сначала он распространял прокламации, помогал печатать их на гектографе, учился в политкружке учительницы Тараскиной.

Среди сорока девяти городов России, участвовавших в сборе средств для газеты, В. И. Ленин в статье «Итоги полугодовой работы» называет и Балаково[12]. Краеведы установили, что 17 ноября 1912 года жандармы перехватили письмо, адресованное «Правде» за подписью В. Глорина (возможно псевдоним

товарища «Виктора»— секретаря партячейки завода). «Вместе с настоящим письмом,— говорится в нем,— посылаю Вам 4 рубля и прошу Вас высылать ежедневно по 50 номеров вашей газеты. Потом деньги будут высылать каждое воскресенье, не останавливайте только посылку газеты».

О балаковских рабочих-металлистах, подписчиках газеты «Правда», было известно и Н. К. Крупской. «Имелся у Н. К. Крупской и балаковский адрес — Мануфактурный магазин бр. Махунцевых и А. Г. Яковлева». Однако 31 января 1914 года у Яковлева полиция произвела обыск, писать на его адрес стало опасно. Поэтому Н. К. Крупской было сообщено: «Прошу выслать литературу и другое по следующим адресам — Балаково, магазин Носина, Н. А. Чугунову (ныне учебные мастерские средней школы № 1, дом № 28 по улице 20 лет ВЛКСМ.— *А. Д.*) и магазин готовой обуви И. О. Мельникова — В. А. Мельникову»[13].

Помимо распространения газет социал-демократы вели работу в профсоюзе служащих, в больничной кассе металлистов и нелегально — в кружках.

— Мы, молодежь, плохо разбирались в политике,— рассказывал на своем 85-летнем юбилее ветеран завода Андрей Иванович Марьин.— Но были такие рабочие, как токари И. И. Седышев и И. А. Ганштейн, модельщики И. И. Селиверстов и И. И. Миронов, маляр Е. Кудашкин, слесарь П. А. Никорюкин и литейщик М. А. Фувакин, которые понимали суть политики царя и капиталистов.

В этот период резко росло классовое самосознание рабочих. В своих хозяевах они видели не только кумовьев, но и капиталистов, а в самодержавии — тормоз развития России. В 1912 году после Ленских событий рабочие провели забастовку и митинг на Красной Поляне за о. Линево. Теперь на том месте завод железобетонных изделий. И хотя молодые заводчане, такие как братья Калашниковы, Георгий Агапов, Иван Трифонов и Андрей Марьин, еще не были тогда членами партии, но участие в сходках на Красной Поляне принимали.

Рабочие настаивали на создании больничных касс, в которые бы отчислялись проценты не из зарплаты рабочих, а из прибыли хозяев. Узнав имя инициатора борьбы кузнеца Тучкина, Иван Мамин уволил его с плохой характеристикой, из-за которой его нигде не могли взять на работу. И весной 1913 года молодые рабочие Иван Трифонов и Георгий Агапов были вынуждены стоять в день получки у кассы, собирая его семье деньги на дорогу. Семья кузнеца уехала в г. Баку. С завода был уволен и первый токарь — Иван Иванович Седышев, который обучил своей специальности целое поколение токарей завода.

Весь период от февраля до октября 1917 года прошел для балаковских машиностроителей в ожидании больших перемен. Весть о свержении в Петрограде правительства Керенского ра-

бочие встретили восторженно. Во дворе стихийно возник митинг. Вот как описывает обстановку осени 1917 года в своих воспоминаниях, хранящихся в заводском музее, бывший литейщик завода Емельян Артемьевич Лутонин: «... В 1917 году у нас начались собрания, споры. Говорили, что надо отобрать землю у помещиков, фабрики у фабрикантов, заводы у заводчиков и передать в руки рабочим и крестьянам. Настаивали, чтобы мы работали 8 часов..., но он (И. Мамин. — *А. Д.*) не то что согласился нам помочь, он на утро закрыл завод и не допустил никого до работы. Но рабочие сорвали все замки и продолжали работать. Тогда пришел прапорщик и заявил, что мол, вы хоть и работаете, но за работу вам платить не будут.

Тогда председатель Союза велел нам прекратить работу. Выбрали несколько человек и послали за Маминым. Но он с ними даже и говорить не стал. Тогда они его насильно схватили, посадили на повозку и привезли к помещению союза, но он категорически отказался разговаривать с рабочими. Больше нечего было делать, как закрыть его в комнату. Так и сделали. Но он попросил у нас бумаги и чернила и написал решение: уволить с завода 300 человек. Но ему союз предложил выплатить им 2-х недельное пособие, что он вынужден был сделать. Больше мы его не видели...».

В конце ноября рабочий комитет из трех человек взял на себя функции администрации, а Иван Васильевич Мамин, перестав быть заводчиком, признав Советскую власть, сумел проявить свой недюжинный инженерный талант. Работал в 20—30-е годы в Саратове, Новочеркасске, Москве. Был автором ряда изобретений в области нефтяного двигателестроения.

В январе 1918 года в Балакове власть перешла в руки городского Совета комиссаров. В первый состав его вошли председатель союза металлистов — токарь И. Сечко, модельщик И. И. Селиверстов, литейщик М. А. Фувакин, слесарь П. А. Никорюкин. Военкомом был избран Г. И. Чапаев, брат героя гражданской войны.

1918-й год принес немало испытаний балаковским рабочим. В марте похоронили балаковцы первого военкома Григория Чапаева, погибшего во время контрреволюционного мятежа, а 17 апреля пришло сообщение о трагической гибели от рук кулаков продотрядчиков балаковского завода и вольских цементников. Ивана Миронова, Ивана Лаврентьева и их товарища по кличке «Мордвин» (фамилия не установлена) горожане похоронили с воинскими почестями. В день похорон на братской могиле состоялся митинг памяти борцов за Советскую Власть. Балаковские металлисты дали клятву, не жалея жизни мстить врагам революции. В этот же день производилась запись добровольцев в отряд С. Д. Шкарбанова, который впоследствии влился в Чапаевскую дивизию.

Первыми добровольцами Красной Армии стали Е. А. Луто-

ший, Ф. М. Лаптев и Сергей Андреевич Мольков, Василий Ефимович Мальков, братья Д. и Н. Толоконцевы, Георгий Агапов, братья Воробьевы, Михаил Кутузов, Николай Семочкин, Николай Ловцов, Иван Фешин и многие другие рабочие завода бр. Маминых. Лето 1918 г. было самым тревожным для Балакова. Заводы бр. Маминых были закрыты.

Ветераны и пионеры у братской могилы павших за Советскую власть

27 июня город захватили восставшие кулаки и белогвардейцы. Организаторами и руководителями антисоветского мятежа стали эсеры и представители других контрреволюционных партий и групп. Многие главари и участники мятежа заранее пролезли на различные должности в советские учреждения и даже в состав самого Совета, а другие сколачивали вооруженные группы в селах. В мятеж была вовлечена и часть среднего крестьянства.

Получив сведения о мятеже, исполком Балаковского городского Совета поручил делегации, возглавляемой председателем Л. И. Ивановым, разъяснить мятежникам пагубность их действия и уладить дело мирным путем. Однако главари мятежа

арестовали делегатов, подвергли издевательствам и заперли в амбар. Одновременно вооруженные отряды мятежников окружили город с трех сторон. Небольшой красноармейский отряд, находившийся в Балакове, вынужден был отступить на правый берег Волги.

Через день отряд под командованием военного комиссара Балакова Николая Захарова при поддержке бронепарохода занял Балаково. В бою за город отличились рабочие завода Емельян Лутонин, Иван Наумов и Алексей Юраев. Освобождено было 500 арестованных граждан, среди которых находился и молодой литейщик, красногвардеец В. Е. Мальков.

Октябрь 1927 г. Бывшие красные партизаны. В первом ряду справа налево: стерженщик *Е. А. Лутонин*, машинист *И. П. Наумов*, слесарь *Г. Н. Агапов*, токарь *Г. И. Кутырланов*. Во втором ряду строгальщик *С. А. Мольков*, бригадир слесарей-сборщиков *Н. И. Миронов*, стерженщик *Н. И. Сёмочкин*, кузнец *Н. У. Мазунов*, стерженщик *С. В. Фомиков*

Позже в письме комсомольцам завода им. Дзержинского он вспоминал: «Загнали нас белогвардейцы в амбар (ныне городская баня по ул. Вольской). Сутки мы просидели без еды и воды. Только на другой день стали передавать продукты, если их приносили кому-либо из дома. Просидев в такой обстановке, вдруг слышим — орудийный выстрел, пулеметная и оружейная стрельба, а около дверей не слышно охраны. Достали вагу, общими усилиями ударили в дверь. Вырвали из двери квадрат... Я поспешил в дом зятя П. А. Никорюкина. В доме оставались четверо детей и жена. Я хотел узнать, что с ними. Когда я открыл калитку, в коридоре за столом сидели зять и братья, а сестра моя собирала им обед. Все живые. Дом зятя находился в последнем квартале города, дальше был пустырь, с кучами кизяка. Начали обедать. Вдруг показалась цепь белогвардейцев и двинулась в направлении нашего квартала. Мы поспешили укрыться...

В этот день белые вторично заняли город и держали его до прихода отрядов Шкарбанова, Баулина и Портенко под командованием Сергея Захарова».

С отрядом С. Д. Шкарбанова В. Е. Мальков, Н. Г. Агапов, Н. Г. Ловцов, Е. А. Лутонин, Н. И. Семочкин и другие рабочие провели боевые операции в районе сел Липовки и Духовницкого. Затем батальон С. Д. Шкарбанова, переформированный в Балаковский полк, с боями прошел от села Воскресенское до Сызрани, участвовал в боях за освобождение Самары.

Более 3-х месяцев сражались рабочие завода в заволжской степи против врагов Советской власти.

В первую годовщину Октября балаковцы смотрели документальный фильм в кинематографе «Прогресс» (здание противосудоремонтного завода). На экране представитель Реввоенсовета прикреплял орден на широкую шкарбановскую грудь под громкие аплодисменты кинозрителей. Этой наградой оценивалось и участие балаковского пролетариата в борьбе с силами контрреволюции.

ПРАВДА НОВОЙ ЖИЗНИ

Первая мировая и гражданская война подкосили сельское хозяйство, закрылись тысячи промышленных предприятий. Производство нефтяных двигателей в России сократилось к 1917 году до 40 тыс. л. с., а в 1920 году — до 2 тыс. л. с.

Чтобы вывести страну из тяжелого экономического кризиса и разрухи, был создан Высший Совет народного хозяйства. Все национализированные машиностроительные предприятия вошли в Государственное объединение машиностроительных заводов — ГОМЗ.

В Балакове Пугачевский уездный Совет народных комиссаров провел объединение всех чугуно-медно-литейных и машиностроительных заводов (бр. Маминых, завода «Муравей» и бывшего завода П. Блинова, принадлежавшего акционерному обществу «Нечаев и К⁰»). Каждое отделение завода бр. Маминых получило номер. Отделение Ив. Мамина стало именоваться заводом № 18.

1 апреля 1919 года состоялось заседание межуездной ликвидационной комиссии о выделении из Пугачевского уезда города Балакова и установлении границ Балаковского уезда.

Все балаковские предприятия вошли в ведение Самарского губернского Совнаркома, а с декабря 1923 г.— отдела местного хозяйства (ГОМХ). Функции заводоуправления исполнял выборный орган — рабочий комитет, состав которого часто менялся. В разные годы и месяцы в заводоуправление избирались

литейщик В. К. Сучков, токари И. А. Костин, Е. И. Седышев, М. Ф. Серяев и Г. И. Кутырланов. Частая смена руководства и ведомственного подчинения отрицательно сказалась на деятельности завода.

Делались попытки наладить выпуск нефтяных двигателей, водяных насосов и товаров народного потребления — сковород, зажигалок. Материально-техническое снабжение завода оказалось тяжелым. Из-за гражданской войны прекратилась поставка бакинской нефти, а с Украины — угля и металла. Не хватало рабочих и инженерно-технического персонала. Тогда Самарский совнарком поставил вопрос об эвакуации завода в Самару. Но общее собрание рабочих постановило завод не эвакуировать, а положение дел исправить своими силами.

Восстановительный период деятельности завода проходил в исключительно трудных условиях. В уезде вспыхнули эпидемии тифа, холеры и в довершение ко всему страшный голод 1921 года

16 июня 1921 г. местная газета информировала население о заседании уездного Совета по этому поводу, на котором председатель Николай Парменович Захаров сообщил, что «о катастрофическом положении уезда в продовольственном отношении ему лично пришлось делать в центре доклад тов. Ленину и тов. Калинину».

Однако в беседе с М. И. Калининым выяснилось, что Балаковский уезд находится в сравнительно лучших условиях, нежели другие места. В беседе с балаковцами он,как пишет газета, останавливался на трех вопросах: «Это продналог, кооперация и мелкое кустарное производство, указав кратко на роль кооперации в деле товарооборота».

Большую помощь в этом балаковскому пролетариату оказал заведующий отделом заготовок райсоюза Семен Георгиевич Перевезенцев, который с невероятными трудностями заготовил и вывез с Украины 10 тысяч пудов хлеба. Сам же Перевезенцев умер от тифа в апреле 1922 года. Честного беспартийного советского работника хоронил весь город.

В этой же газете предзавкома Союза металлистов г. Балакова А. Козлов писал: «Если мы желаем улучшить положение, давайте работать сами для себя и не надеяться на других... им жить не лучше нас, а по всей вероятности еще хуже»[14].

В такой обстановке местная администрация упустила важную перспективу развития завода. Ее предложил Я. В. Мамин, который добровольно передал завод государству, но остался работать на нем. В Челябинском институте механизации и электрификации сельского хозяйства хранится удостоверение № 202, выданное Якову Васильевичу от комитета рабочих завода 11 апреля 1919 г. «Удостоверение дано гражданину Якову Мамину в том, что он, возвратясь из поездки за железом, необходимым для тракторостроения в ноябре месяце прошлого года, все время работает на заводе, хотя и не состоит в заводоуправ-

ления, но помогает советами фабрично-заводскому комитету по чисто техническим вопросам. По привезенным и исхлопоченным им чертежам в Царицынском заводе почти закончена работа печи «Мечта», предназначенная для стального литья, необходимого при тракторостроении... Сам Мамин с сыном все свободное время занят изготовлением пятисильного трактора «Богатырь», который им в настоящее время почти закончен и подготовлен для испытания... Жалованием из заводской кассы не пользовался кроме выданных ему в ноябре его же средств 5000 руб. при сдаче последней полностью государственному банку...».

Но дальше опытных тракторов типа «Богатырь» и 16-сильного трехколесного трактора «Гном» с бескомпрессорным двухтактным дизелем идея постройки тракторного завода в Балакове не получила поддержку. «Власть на местах, в то время еще неопытная, больше всего была занята перестройкой местных предприятий, которая сводилась главным образом к тому, что все годные станки с завода, способного выпускать большее количество тракторов и двигателей внутреннего сгорания, были вывезены с завода и этим по существу завод был «изувечен», в смысле оборудования. После этого почти в течение двух лет «домогательства» Мамина ни к чему не привели, и этот способный человек, опытный организатор, блестящий конструктор (в прошлом слесарь) в течение двух лет исполнял обязанности пастуха, так как у него не было никаких иных средств к существованию,— писала центральная газета «Известия» 11 января 1922 года,— 28 февраля 1921 года он является на заседание технического Совета при Наркомземе. 3 марта 1921 г. Наркомзем за № 1676 просил ВСНХ принять срочный заказ на 150 тракторов и постройку их произвести на бывшем заводе Мамина... Таковы были благие желания... Мамин поехал в Балаково, чтобы немедленно приступить к работе[15].

Но здесь завод № 17 Самарский совнархоз распорядился закрыть, а завод № 18 с переходом на налогохозяйственный расчет, «согласно резолюции тов. Гозенталь», субсидировать работы тракторов Мамина не смог. По этой причине новый управляющий заводом Б. Б. Доберский выдал Я. В. Мамину отношение за № 460, в котором говорилось, что «управление заводами конструкцию нефтяных тракторов по проекту Мамина предоставляет на Ваше распоряжение...» Круг хлопот Мамина замкнулся. Тогда изобретатель написал жалобу в Наркомзем. 2 августа 1921 г. народный комиссар земледелия товарищ Осипов послал в Балаково Мамину ответное письмо с приглашением выехать в Москву для закупки за границей станков, так как специально для оборудования завода тракторов «Гном» отпущено СНК 100000 рублей золотом.

В протоколе № 302 заседания Наркомзема от 25. 09. 1922 года, который хранится в музее Челябинского института механизации и электрификации сельского хозяйства, записано:

«Командировать за границу конструктора и заведующего заводом Мамина». Наркомзем считал Я. В. Мамина заведующим завода, тогда как на эту должность Самарский Совнархоз утвердил другого товарища.

В архиве чертежника маминских тракторов С. М. Серебрякова найден его договор с заводоуправлением, в котором записаны важные для нас строчки:

«На основании распоряжения Главсевмашина и отдела мотокультуры (за № 1672 от 28 августа 1921 года на имя технического руководителя по постройке тракторов Я. В. Мамина) приготовить в масштабе детальные чертежи шасси трактора Гном 16—18 сил и в натуральную величину с него, каковые предоставить с пояснением и с соответствующими обозначениями и размерами в миллиметрах, по каковым можно было бы точно иметь представление о данной детали, как модельной и механической обработке с точностью нумерации чертежей.

Каковую работу правление заводами «ГОМеЗа» и передало чертежнику Семену Серебрякову для исполнения, считая, что таковая должна быть исполнена в срочном порядке и не более двух месяцев, считая с 20 сентября».

За срочную и ответственную работу, над которой пришлось, не разгибаясь день и ночь, трудиться, чертежник Серебряков получил зарплату натуральную в виде 3 пудов ржаной муки: время было голодное. И несмотря на это, Мамин и Серебряков, сподвижники изобретателя Блинова, мечтали создать в Балакове тракторный завод.

Вспоминая трудности с постройкой в Балакове тракторного завода в период разрухи и голода, Мамин писал в 1948 году монтеру завода В. К. Ярцеву:

«... Для организации производства тракторов в Балакове я делал в свое время доклад в Госплане в Москве на новых технических основах: работать по допускам с применением кондукторной системы, что было одобрено и решено приобрести по моему выбору оборудование. Я закупил 65 станков. Но когда они прибыли в Россию, то несмотря на все усилия Москвы, поставить их в Балаковском заводе не удалось... и пришлось их передать в г. Маркс. Вот судьба начала тракторостроения...»[16]

Миновал критический период в истории Республики Советов и рабочего коллектива завода. Дружная весна 1922 года, теплые летние дожди обещали хороший урожай. Воспрял духом народ.

С фронтов гражданской войны вернулись коммунисты и комсомольцы Г. и И. Агаповы, Н. Семочкин, Д. и Н. Толоконцевы, И. Фешин, В. Мальков, С. Мольков, Р. Дрея, Д. Базанов, Н. Кузнецов и П. и М. Тонконоговы. В борьбе с врагами Советской власти погибли Н. Калашников, Д. Шапошников, И. Миронов, И. Лаврентьев и многие неизвестные нам рабочие завода. Умерли от тифа и голода секретарь заводской партячейки — один из комиссаров города П. Никорюкин, конструктор Н. Лотарев и слесарь В. Плюхин.

Вернувшиеся красноармейцы укрепили партийную ячейку завода и органы Советской власти в уезде. До этого город и уезд постоянно донимали банды недобитых белогвардейцев. В схватке с бандитами храбрость и мужество проявили заводские коммунисты и молодежь из части особого назначения (ЧОН). Так, 21 марта 1921 г. молодой коммунист Сергей Петров с тремя комсомольцами, имея шомпольное охотничье ружье, обезоружил трех конных разведчиков банды Попова, у которых отняли трехлинейные винтовки и 450 патронов. Самих же доставили в штаб ЧОНа[17].

«Сейчас главное свое воздействие на международную революцию мы оказываем своей хозяйственной политикой»[18] — эти слова вождя революции, сказанные при закрытии X Всероссийской конференции РКП(б), определили главное в жизни заводского коллектива.

На собрании коммунисты предложили возродить производство «Русского дизеля». Но как? Почти все деревянные модели сгорели от пожара, возникшего в 1919 году. На помощь пришли опытные чертежники и модельщики, которые взялись восстановить чертежи и модели «Русских дизелей». Среди них были ветеран завода Михаил Николаевич Дворников и внук изобретателя Михаил Александрович Блинов.

Михаил Николаевич Дворников родом из крепостных старинного волжского села Широкий Буерак. С 1893 года работал модельщиком у Ф. А. Блинова, был капитаном гусеничного трактора на Нижегородской выставке. Благодаря самоотверженному труду таких кадровых рабочих, как М. Н. Дворников, М. Ф. Шарыгин, Е. А. Дмитриев и других учеников Ф. А. Блинова, завод № 18 в короткое время сумел наладить выпуск нефтяных двигателей «Русский дизель» мощностью от 16 до 70 л. с. Сохранились чертежи, выполненные М. Н. Дворниковым и М. А. Блиновым.

Большую помощь в восстановлении завода оказал бывший разъездной монтер «Русских дизелей» и механик завода И. Мамина Василий Кузьмич Ярцев — родоначальник еще одной династии завода.

В 1900 году В. К. Ярцеву удалось поступить в ученики к Ф. А. Блинову, а через два года — на завод бр. Маминых. В 1922 году на завод № 18 учеником электрика Василий Кузьмич устроил 14-летнего сына Александра.

Участвовали в возрождении «Русского дизеля» и другие ученики Блинова — родоначальники рабочих династий: токарь Иван Иванович Седышев с сыном Ефимом, токарь Максим Филиппович Серяев с сыном Петром, братья литейщики Сучковы и слесарь Николай Михайлович Демчев.

О восстановлении деятельности предприятия видно из доклада директора завода Доберского, который уездному экономическому совещанию дал в марте 1922 года такую справку:

«Завод № 18 работает полностью, № 17 накануне пуска. Материалами заводы обеспечены почти за год (35250 руб. золотом). Годовых фабрикатов имеется на сумму до 125000 руб. золотом. Заказов имеется на сумму до 5,5 млрд. руб. Сбыт фабрикатов вполне обеспечен. Занято рабочих на заводе № 18—170 человек. С пуском второго завода число рабочих достигнет цифры 270 чел. Общая производительность заводов будет выражаться в 2,5 млрд.рублей в месяц».

После обсуждения доклада Доберского вышло постановление совещания: «создать комбинированное предприятие из следующих заводов и мастерских: металлообрабатывающих заводов № 17 и № 18. электростанции, лесопильных заводов с лесной пристанью и бондарной мастерской».

Управление вместо коллегиального стало единоличным.

Начиналась новая страница истории завода — теперь уже предприятия социалистического, где полноправным хозяином стал рабочий коллектив. Социалистическое начало утверждалось во всех сферах заводской жизни. 12 марта 1922 года по инициативе ответственного секретаря укома комсомола, бывшего помощника начальника штаба 217-го Пугачевского полка Чапаевской дивизии Петра Федоровича Козлова (в 60-е годы П. Ф. Козлов работал в АПН) была создана заводская комсомольская организация.

В числе первых комсомольских вожаков завода были Петр Гераскин, Александр Иванов и Александр Назаров, от которого в год 50-летия заводской комсомольской ячейки комитет ВЛКСМ получил письмо из г. Горького. «...На завод я пришел в 1921 году,— писал подполковник в отставке А. В. Назаров,— был принят учеником слесаря. Завод со всех точек зрения выглядел очень убого.

Число рабочих, занятых в производстве, было невелико, еще меньше молодежи. Небольшая часть рабочих была полурабочие-полукрестьяне. Работали на заводе,имели земельные участки и занимались хлебопашеством. Истинные рабочие их недолюбливали... Партийная ячейка завода тогда была тоже небольшая, мне помнится, ее возглавлял И. И. Селиверстов. Председателем завкома был С. С. Твердюков (токарь завода). Комсомольской организации еще не было. Из заводской молодежи того времени мало кто представлял о целях и задачах комсомола, да тогда и само слово комсомол слышалось нечасто. Началу создания организации предшествовала беседа «О задачах коммунистического союза молодежи». С беседой выступал инструктор РК РКСМ. Инструктор не призывал нас к победе мировой революции, что в то время делали ораторы. Он последовательно приводил примеры положительной работы комсомольских организаций предприятий страны. Очень хорошо рассказал о путях развития Советского государства. Одним словом, это было первое выступление комсомольца, обращенное

к молодежи завода. В конце беседы инструктор призвал вступить в ряды комсомола. Тут же была произведена запись. На первом организационном комсомольском собрании в Союз молодежи записалось 12 человек. Среди них Сергей Петров, Александр Ярцев, Владимир Клюев, Николай Кузнецов, Александр Иванов, Григорий Микшун, Петр Гераскин, Николай Крутов, Петр Кузьмин и др...

Вскоре на бюро РК РКСМ нас приняли в ряды комсомола и выдали комсомольские билеты».

Уже в то время появились первые комсомольско-молодежные бригады и футбольная команда. При заводском клубе (дом кузнеца Н. С. Слесарева) была создана художественная самодеятельность.

Первая комсомольско-молодежная бригада возникла в 1925 г. В ней объединились молодые коммунисты и комсомольцы Николай Миронов, Александр Назаров, Макар Тонконогов, Николай Кузнецов, Константин Бычков и другие слесари-сборщики двигателей.

Они выпускали «Русский дизель». Сидят слева направо: слесарь *М. Р. Тонконогов*, директор *А. И. Нестеров*, главный механик *В. А. Марунов*. Стоят: слесари-сборщики *А. Морозов, Н. С. Козин, Н. В. Кузнецов*

Возглавил бригаду слесарей сборщиков бывший ординарец начдива Сергея Парменовича Захарова, участник боев за Самару Николай Иванович Миронов — сын модельщика, погибшего при сборе хлеба по продразверстке. Позже Николай сам, как отец, сложил голову за Советскую власть, за Родину в суровую зиму 1941 года. А в 1920-е годы молодой коммунист Николай Миронов, полный сил и энергии, являлся душой

молодежи. Любил он природу, слыл лучшим гармонистом, плясуном и охотником. Знание жизни рабочего класса и боевая закалка помогли Николаю Ивановичу быстро сплотить молодежную бригаду.

— Поначалу, правда,— вспоминал бывший комсомольский секретарь А. С. Ляпаев,— к новой, бригадной форме труда старые слесари-сборщики отнеслись с недоверием. Но молодость, энтузиазм, комсомольский задор победили скептиков. О первой комсомольско-молодежной бригаде вскоре узнала молодежь всего Поволжья. 1 марта 1927 года мы с Николаем Мироновым участвовали в работе X губернского съезда комсомола в г. Самаре. Там с рассказом об опыте выступил Николай Миронов. Как память в музее теперь хранятся мандат за № 47 и комсомольские билеты делегатов X губернского съезда Николая Миронова — первого бригадира завода и Александра Ляпаева — секретаря, члена ВЛКСМ с 1919 года. Умер Ляпаев 7 марта 1985 г.

Морозным утром 22 января 1924 года в Балаковский уездный исполком поступила правительственная телеграмма с печальной вестью о кончине В. И. Ленина. По тревожному сигналу заводского гудка собрались у конторы рабочие, их жены и дети. С болью в сердце говорили о великой утрате коммунисты И. И. Селиверстов и С. С. Твердюков. Они дали клятву выполнить все заветы Ильича, еще теснее сплотиться вокруг партии большевиков.

В сердцах многих рабочих завода нашел отклик призыв московского пролетариата о пополнении рядов партии. Как первый партийный венок Ленину принесли в партийную ячейку завода свои заявления кадровые металлисты И. М. Трифонов, Н. Ф. Бычков, Ф. И. Мельников, Е. И. Седышев. А. П. Афанасьев, П. П. Чижов, П. А. Савельев, В. С. Вьюшков. Их примеру последовали молодые рабочие-комсомольцы Николай Миронов, Петр Басов, Григорий Микшун.

Выполняя завет Ленина учиться коммунизму, молодежь тянулась к знаниям. Рабфаковцами стали по направлению завода Петр и Павел Гераскины, Александр Иванов и Александр Ярцев. Комсомольцы завода взяли шефство над кружками по ликвидации неграмотности. А для детей рабочих при заводоуправлении была открыта начальная школа. Она размещалась в доме № 100 по улице Коммунистической. И занятия в ней вела Капитолина Николаевна Карелина, жена чертежника Михаила Александровича Блинова, внука изобретателя.

Многие комсомольцы увлеклись радиоделом. Первый радиоприемник в Балакове сделали своими руками электрик Александр Ярцев и старшеклассники Николай Шарыгин и Александр Емельянов.

Ветеран одного из Ленинградских производственных объединений Н. М. Шарыгин, удостоенный ордена Красной Звезды

и медали «Изобретатель СССР», прислал в музей завода личные документы и ценные воспоминания:

«Радиоделу я нигде не учился,—пишет Николай Михайлович. — В журнале «Хочу все знать» прочли мы описание однолампового регенеративного радиоприемника... В тайне от отца я написал письмо в Нижне-Новгородскую радиолабораторию им. Бонч-Бруевича с просьбой выслать одну радиолампу «Микро»... Вскоре я получил в подарок такую лампу. Наушники я купил в Саратове. Конструкция приемника была простая: полированная доска на ножках размеров 300 х 400 мм, справа — конденсатор переменной емкости, слева — «сотовые» катушки две штуки, панель для лампы, два гнезда для телефона (наушников), клеммы для антенны и земли и для подключения батарей. В августе 1925 года приемник был готов. Осталось сделать две батареи: анодную из 80 штук маленьких стаканчиков и катодную: 6 сосудов из поллитровых бутылок, столько же спиралей из красно-медной проволоки и столько же цилиндриков из листового цинка. Стаканчики заливали раствором медного купороса...».

Один из первых комсомольцев электрик *А. В. Ярцев*. По комсомольской путевке окончил училище военных летчиков

И вот все было подготовлено. Дождавшись, когда отец Шарыгина Михаил Флегмонтович, мастер токарного цеха, уйдет на завод, ребята быстро установили жерди для антенны на доме и на соседнем сарае. Когда М. Ф. Шарыгин пришел с работы домой и увидел на крыше своего дома установленную жердь, он разозлился и, конечно, досталось ребятам подходяще. «Но мой отец быстро смягчился,— вспоминает Николай Михайлович,— мы втроем: Ярцев, Емельянов и я до поздней ночи настраивали приемники, но так ничего и не услышали. Зато утром приемник сразу «заговорил» и так чисто и громко, что можно было слушать сразу многим, положив наушники на стол. Когда пришел мой отец с завода на обед и услышал концерт радиовещательной станции «Коминтерн», он был в восторге и, не пообедав, ушел на завод. Вскоре он пришел с директором Александром Ивановичем Нестеровым и главным инженером Ильей Николаевичем Никишовым.

Они подробно осмотрели все устройство, даже в подвал лазали, смотреть батареи. С тех пор у нас в доме всегда было

многолюдно. В Балакове очень быстро стало увеличиваться количество антенн на домах».

Рабочие завода — друзья радиолюбители Николая Шарыгина организовали радиокружки в рабочем клубе на ул. Московской и в школе 2-й ступени. Рабочий кружок, руководимый электриком Александром Ярцевым, ездил в подшефное село Наталино и установил приемник в здании сельсовета, а школьный кружок Николая Шарыгина помог радиофицировать села Терсу и Николаевку.

Прислал Николай Михайлович Шарыгин редкие свои фотографии с видами старого Балаково и фото первого радиоприемника и балаковского радиоузла (ул. Ленина, 10).

Выполняя указания партии по расширению индустриального производства, балаковские машиностроители разработали первый пятилетний план технического перевооружения и реконструкции завода.

В пояснительной записке директора были отражены причины необходимости реконструкции: «Полезная площадь заводских помещений чрезвычайно стеснена и нарушает нормы инструкции охраны труда по безопасному обслуживанию машин и станков, деревянные перекрытия корпуса литейного зала пришли в ветхость, граничащую с катастрофическим состоянием».

В связи с этим дирекция представила на утверждение программу капитальных работ на пятилетку (1925—1930 гг.) с раскладкой финансов и мероприятий по каждому хозяйственному (операционному) году. Реконструкция предприятия и установка нового оборудования потребовали затрат на 123480 руб., а капитальный ремонт и восстановление зданий и оборудования еще 64818 рублей. Итого общая сумма составляла 188298 рублей, что превысило стоимость самого завода до реконструкции[19]. Если учесть, что рабочих на заводе по штатному расписанию 1926 года имелось всего 143 человека, а реконструкцию планировалось осуществить своими силами, то работа предстояла колоссальная.

В первый год заводской пятилетки произвели ремонт и побелку здания механического цеха, построили деревянный склад для чугунного литья, отремонтировали мостовой кран, станки, электромоторы, установили новый двигатель (70 л. с.) в здании силовой станции, которая находилась в одном помещении с токарным цехом.

На следующий год произвели ремонт крыши литейного зала и кузницы, а также ремонт станков, динамомашины.

В год десятилетнего юбилея Октябрьской революции на заводе появилась своя небольшая электростанция мощностью 150 кВт, размещавшаяся в бывшей частной кузнице (ныне там заводская кузница). В механическом корпусе, выходящем на улицу Коммунистическую, произвели капитальный ремонт кры-

ши и расширили оконные проемы. В цехе стало просторнее и светлее. Светлее стало и на душе рабочих. В честь юбилея Республики дирекция поощрила ряд рабочих — участников революционных событий. Одиннадцать ветеранов гражданской войны и борцов за Советскую власть были сфотографированы на память. Среди них слесарь М. С. Кутузов, машинист И. П. Наумов, стерженщик Е. А. Лутонин, строгальщик С. А. Мольков, кузнец Н. У. Мазунов, слесари Г. Н. Агапов и Н. И. Миронов.

К концу реконструкции была произведена перепланировка станков в механическом цехе, капитально отремонтированы четыре станка. Большой разнобой в номенклатуре выпускаемой продукции сократился до минимума. Завод стал выпускать четыре модели «Русских дизелей» —25, 30, 40 и 70 л. с. Выпуск 4 и 6-дюймовых центробежных водяных насосов, токарных-револьверных и шлифовальных станков прекратился.

В техническое перевооружение и специализацию производства огромный труд вложили кадровые специалисты — механик П. Д. Ростовцев, мастера В. К. Ярцев, М. Ф. Шарыгин, М. И. Салозанов, Е. И.Седышев, В. К. Сучков, П. С. Басов, начальник литейного цеха М. А. Фувакин.

Многое сделали для мобилизации коллектива на решение намеченных задач партийная, профсоюзная и комсомольская организации. С воодушевлением выходили коммунисты и комсомольцы, члены профсоюза металлистов в выходные дни на воскресники. Один из них запечатлен на фото 1929 года, которое мы получили от дочери А. И. Нестерова.

Все эти годы не прекращалась работа коллектива по улучшению качества двигателей и уменьшению расхода ими топлива. По заданию главного инженера И. Н. Никишова чертежники М. А. Блинов, М. Н. Дворников, В. Клюев спроектировали новые конструкции коленчатых валов, топливного насоса и форсунки к двигателям «Русский дизель». В рекламном проспекте завода 1925 года в разделе «Наши достижения» сказано, что новаторам удалось понизить расход топлива до 245 грамм на одну действительную силу в час. До этого удельный расход топлива у двигателей равнялся 410 грамм.

Проведение реконструкции завода и выполнение организационно-технических мероприятий первой пятилетки позволили увеличить годовую программу по выпуску двигателей класса «полудизели». Так, если в 1924—1925 операционном году годовая мощность составляла 1100 л. с., то в год десятилетия Октябрьской революции мощность возросла до 1320 л. с., а в конце 1930 г. достигла 1500 л. с. (125 двигателей в год).

Возросли объемы и литейного производства, достигнув в 1926 году 12000 пудов, что превысило уровень дореволюционного периода на 3750 пудов.

В основные производственные мощности конца 20-х годов входило каменное железом крытое здание, в котором разме-

щались токарный цех, слесарно-сборочный цех, литейный цех с вагранoчным, формовочным и землеприготовительным отделениями и литейным залом. В этом же здании были участки сушки стержней и малярки. На втором этаже размещалась инструментальная мастерская. А под механосборочным цехом — участок термообработки деталей. К литейному цеху примыкал деревянный сарай со вторым токарным участком и складом заготовок. Общая площадь завода равнялась всего 1740 кв. м.

Ныне в каменном здании бывшего механосборочного цеха размещается участок сбыта готовой продукции, а в бывшей маминской литейке — электроучасток. В бывшей двухэтажной конторе, примыкавшей к механическому цеху, ныне конструкторское бюро механизации отдела главного технолога и склад сбыта товаров народного потребления. В 1920-е годы здесь размещалось заводоуправление: кабинет директора, технический отдел и группа механиков. Технический персонал состоял всего из 4 человек и одного техника-нормировщика.

На заводском дворе до сих пор стоит, как памятник, маминская кузница площадью 64 кв. м.

В 1926 году, когда умер председатель Высшего Совета народного хозяйства Ф. Э. Дзержинский, металлисты единодушно постановили ходатайствовать о переименовании предприятия в честь выдающегося революционера-ленинца. Вскоре Балаковский горисполком дал согласие. Право носить имя «рыцаря революции» рабочий коллектив подтвердил ударным трудом. Если в 1923—1924 операционном году выполнение задания составило всего 49,97%, то в год присвоения заводу имени Ф. Э. Дзержинского годовой план коллектив выполнил на 107 %. Улучшилось и материальное положение рабочих. С 1926 года средний заработок возрос у производственников на 168%, а у служащих на 131% по сравнению с 1913 годом.

Рос коллектив, росли и его люди. Вчерашний станочник выдвигался на государственные, очень ответственные посты. Так, в 1926 году председателем Балаковского горисполкома жители города избрали бывшего токаря и председателя завкома профсоюза С. С. Твердюкова. На должность заместителя председателя райпотребсоюза коммунисты рекомендовали А. П. Афанасьева, управляющим отделением нового совхоза райком партии послал коммуниста П. С. Вьюшкова. Начальником строительства известкового завода в г. Вольске работал выдвиженец завода красный партизан М. Р. Тонконогов. Более 10 лет отдал колхозному строительству в районе мастер стержневого участка коммунист А. С. Ляпаев. Он избирался парторгом и председателем в колхозах им. Е. Калягиной и им. К. Ворошилова.

В 1929 году по решению райкома партии на курсы красных директоров направили бывшего секретаря партячейки 1926 года Георгия Никифоровича Агапова. После курсов Агапов

работал заместителем директора завода им. Ф. Э. Дзержинского. В конце 1930 года директора А. И. Нестерова назначили ответственным исполнителем производственно-технической группы «Крайметаллотреста» Нижне-Волжского краевого объединения металлообрабатывающей и машиностроительной промышленности. И бывшему слесарю, сыну ломового извозчика Г. Н. Агапову пришлось возглавить коллектив и продолжить реконструкцию завода. Хотя завод возродил славу «Русских дизелей», но по-прежнему узким место в хозяйственной деятельности предприятия являлся литейный цех. Еще при А. И. Нестерове перед Совнархозом ставился вопрос об ассигновании средств на строительство нового литейного цеха. Но деньги поступили только в 1931 году. В этом же году под руководством Г. Н. Агапова развернулось строительство литейного цеха с годовой производительностью литья — 2000 т и площадью формовочного зала 500 кв. м. Мощности и площади возросли в 5 раз по сравнению с маминской литейкой. Строился литейный цех своими силами около трех лет, без каких-либо средств механизации.

Цех сборки «Русских дизелей» в 1920-е годы

В 1933 году по решению райкома партии Г. И. Агапова направили на должность директора МТС, организованной в селе Сухой Отрог. Г. И. Агапов - участник Великой Отечественной войны. После работал председателем Пугачевского горисполкома.

Секретарь первой комсомольской ячейки Петр Александрович Гераскин в письме из г. Астрахани сообщил о своей судьбе. В юности он служил на Балтике четыре года. Окончил рабфак, Ленинградский комвуз. Много лет находился на партийной работе. Его родной брат Павел с 1929 года учился в

Саратове на рабфаке.Затем Павел Александрович Гераскин работал редактором балаковской газеты «Социалистический труд», с 1937 г. заведовал сектором Саратовского обкома ВКП(б). С 1942 по 1960 гг. избирался секретарем ряда райкомов партии. С 1962 года до ухода на заслуженный отдых был председателем обкома профсоюза работников сельского хозяйства.

Где бы не работали выдвиженцы завода, они всегда помнили заветы Ильича и родной коллектив, воспитавший их и давший путевку им в большую жизнь.

Славу заводу принесли изобретатели и рационализаторы. Особой гордостью коллектива являлись главный механик В. А. Марунов и главный инженер И. Н. Никишов. У обоих за плечами была большая жизненная школа. Марунов имел техническое образование, Никишов в 1916 г. окончил Харьковский технологический институт, с 1918 г. работал инженером в Пугачевском уездном Совнаркоме.

Владимир Алексеевич Марунов памятью обладал исключительной и хорошо следил за техническими новинками, имел большой практический опыт механика. По его инициативе на заводе впервые был внедрен новый технологический процесс — дуговая электросварка. Он вместе с мастером электроучастка А. И. Савиным и комсомольцами-электриками А. Ярцевым и Н. Шарыгиным изготовил трансформаторную установку и обучил профессии электросварщика рабочего Константина Темникова (инженера по технике безопасности в последующие годы).

Главный инженер в 20-е -30-е годы изобретатель *И. Н. Никишов*

Вместе с Маруновым И. Н. Никишов изучил чертежи изобретателей братьев Маминых и оба они пришли к мысли, что двигатели класса «полудизель» несут в себе перспективу модернизации в класс форкамерных дизелей (бескомпрессорных).

Благодаря инициативе Никишова и Марунова на базе четырехтактной нефтянки РД-40 был создан экономичный бескомпрессорный дизель.

«Сгорание топлива оказалось настолько полным,— вспоминает бывший токарь и участник создания опытного дизеля Андрей Иванович Марьин,— что белая бумага, приложенная

Маруновым к выхлопной трубе, не замасливалась и оставалась чистой. Упростился и запуск двигателя, повысилась его мощность. Посмотреть на новый двигатель приезжали к нам из научного автотракторного института...».

В музее завода хранится заявочное свидетельство № 23431, выданное 15. 02. 1928 г. Комитетом по делам изобретений «гражданам Илье Николаевичу Никишову и Владимиру Алексеевичу Марунову... в том, что января 13 дня 1928 года принято ходатайство о выдаче вышеназванным лицам патента на предполагаемое изобретение: топливный насос высокого давления для бескомпрессорных двигателей».

В семье Никишовых сохранилась копия заключения экспертной комиссии, в котором говорится, что изобретение «от патентованных германским подданным Э. Вигандом 8.VI. 1912 г.... устройств, резко отличается тем, что патент Виганда предусматривает распыление горючего воздухом. Конструкция же инженеров Никишова и Марунова осуществляет чисто механический (струйный) распыл».

Комиссия отметила преимущества и рекомендовала ученым провести исследования работы бескомпрессорного дизеля балаковских изобретателей на тяжелых сортах топлива.

В 1930-е годы инженер И. Н. Никишов многое сделал для пропаганды технического творчества и технического образования молодежи завода и города. Он вечерами преподавал в организованном в г. Балакове речном техникуме. А механика В. А. Марунова пригласили в Москву на должность главного инженера, а затем директора опытного завода НАТИ, где, используя опыт Марунова и конструкцию балаковского четырехтактного дизеля, изготавливались образцы первых советских дизельных моторов для тракторов и автомобилей.

ПО-СТАХАНОВСКИ!

Взятый партией на XV и XVI съездах ВКП(б) курс на индустриализацию страны поставил перед советскими дизелестроителями задачу: заменить устаревшие типы и лицензионные конструкции собственными; разработать типы дизелей малой мощности и распределить их между заводами; рационализировать технологические процессы, а также снизить удельный вес и расход топлива на единицу мощности двигателя.

Для выполнения этой важной народнохозяйственной задачи с 1929 по 1932 годы ВСНХ СССР осуществил концентрацию производства дизелей путем объединения всех двигателестроительных заводов. Балаковский машиностроительный завод был переведен из ведения «Металлотреста» Нижне-Волжского кра-

евого СНХ в ведение объединения «Союздизель» ВСНХ СССР в сентябре 1931 года.

В Центральном государственном архиве народного хозяйства СССР хранится акт от 14 сентября 1931 года, в котором говорится, что «в присутствии заместителя директора завода им. Ф. Э. Дзержинского тов. П. Д. Ростовцева и главного бухгалтера того же завода М. Ф. Крючкова трест сдал, а объединение приняло в свое ведение завод им. Дзержинского, находящийся в г. Балакове»[20].

Любопытна динамика выпуска двигателей в стране за довоенный период. Если в конце первой пятилетки суммарная мощность дизелей равнялась 165 тыс. л. с., а нефтянок —232 тыс. л. с., то в конце второй пятилетки выпуск дизелей достиг 265 тыс. л. с., нефтянок —255 тыс. л. с. Из них 7 тыс. л. с.— доля завода им. Ф. Э. Дзержинского.

На первом этапе становления завода им. Ф. Э. Дзержинского как одного из предприятий отрасли дизелестроения встретились большие организационно-технические трудности. Незавершенность реконструкции, плохое снабжение чугуном, сортовым металлом, коленчатыми валами и шатунами. Поступавший с Верхне-Туринского завода чугун имел повышенное содержание серы. Плохо снабжался завод баббитом и инструментом, в особенности сверлами. Отрицательное влияние на развитие завода оказывала его отдаленность от железной дороги. Тормозила выполнение государственного плана и большая текучесть кадров. Только за первое полугодие 1932 года завод потерял 10 % производственных рабочих.

В своем письме экономист завода М. Гераскин докладывал «Союздизелю», что «постановка планирования и финансовой дисциплины не обеспечивают возможности осуществления контроля рублем». Еще хуже сложился для завода 1933 операционный год. План по валовой продукции коллектив выполнил всего на 67,2%, по нефтяным двигателям на 55,2%. Себестоимость тонны чугунного литья увеличилась против 1932 года на 17,2%, а себестоимость продукции — на 27% к плану. В целом убытки составили 110 тыс. рублей. Прогулы возросли на 12,2%. Многие уезжали в поиске новых мест работы.

Тот сложный момент для коллектива ветеран партии А. С. Ляпаев объяснил так: «С переходом предприятия в объединение «Союздизель» нам дали завышенный промфинплан, а паек на хлеб установили в два раза меньше, чем у соседнего судоремзавода. Рабочие и даже главный инженер Никишов не доедали. Страшно вспомнить...».

31 января 1934 года состоялось экстренное собрание партийно-хозяйственного актива, на котором новый директор А. Г. Уроев доложил о начале выхода завода из критического положения.

С завершением первой реконструкции завода появилась возможность увеличить количество и улучшить качество про-

дукции. Введенный в эксплуатацию новый литейный цех с двумя вагранками производительностью 3,5 т/час позволил принять заводу большие заказы по запчастям. В 1935 году завод изготовил запчастей к дизелям других заводов на сумму 157 тыс. рублей. Всего за год завод дал валовой продукции на 1,435 млн. рублей. Причем по товарной продукции выполнение составило 124,6% (1019 тыс. рублей против 820 тыс. рублей по плану). Для народного хозяйства коллектив изготовил 103 двигателя марки РД-40, общей мощностью 4120 л. с.

Выработка на 1 рабочего достигла 110,3% от планового задания. Появились новые передовики производства, у которых выполнение нормы выработки ежемесячно достигло 120—140%

Создатели форкамерного двухтактного дизеля Д 20/30. Фото начала 40-х годов

В числе первых поддержали почин донецкого шахтера Алексея Стаханова, призвавшего бороться за рекордные нормы выработки, стерженщики литейного цеха Емельян Лутонин, Николай Семочкин, токари механосборочного цеха Александр Катков, Павел Мартынов, Константин Салихов, Павел Макаров и Михаил Калашников, которые сменное задание выполняли на 200%. По-стахановски стали трудиться ветераны модельного участка И. Е. Дружков, Н. И. Безин, чертежник М. Н. Дворников. Среди рабочих инструментального цеха первыми стаха-

новцами стали слесари Константин Бычков, Виктор Отставнов и токарь Дмитрий Базанов. Не отставали от опытных рабочих и комсомольцы Иван Селиверстов, Александр Москвин, Петр Потапов, Антонина Ганина, Нина Митюкова и Анна Матросова. Комсомолец токарь механосборочного цеха Иван Шмелев первым вышел на высокий рубеж — четыре нормы за смену!

В декабре 1935 года передовые рабочие — литейщик Колесов, расточник Салихов, сверловщица Ганина, токари Катков, Отставнов и Шмелев участвовали в работе 1-го отраслевого съезда стахановцев.

Первая реконструкция. Строительство нового литейного корпуса
Начало 1930-х годов

— В Москву съехалось около 50 стахановцев от дизельных заводов страны,— вспоминает один из пионеров стахановского движения Иван Васильевич Шмелев. – Помню, еще нас фотографировали, к сожалению, снимки не сохранились... Ведь полвека прошло!

В новом 1936 году коллектив балаковских машиностроителей, выполняя решения XVII съезда ВКП(б), освоил выпуск нефтяных двигателей новой конструкции. В отличие от горизонтальных полудизелей РД-40 это была обычная калоризаторная нефтянка с запальным шаром и вертикальным расположением цилиндра марки ДВ-35. По мощности и расходу топлива она несколько уступала полудизелю РД-40, но давала экономию металла в 3 раза.

1 января 1937 года в местной газете «Социалистический труд» директор завода им. Ф. Э. Дзержинского Максимов и секретарь партбюро Харламов сообщали, что коллектив «годо-

вую производственную программу закончил к 1 января с превышением на 109%, дав товарной продукции на 1524 тыс. руб.». Двигателей марки РД-40 завод выпустил 106 штук против 100 по плану. В четвертом квартале коллектив изготовил 41 двигатель новой марки ДВ-35.

И в дальнейшем балаковцы не уступали авангардных позиций. Почти через два года уже областная газета «Коммунист» 18 ноября 1938 года в статье «Передовой завод» отметила достижения предприятия за советский период: «Балаковский машиностроительный завод до Октябрьской революции выглядел грязным, с темными узкими клетушками цехов. Территория его была 0,7 га.

Совсем другим стал завод теперь. Построены новый литейный цех, силовая станция, калильная, электросварочная, гараж, столовая, клуб и другие здания. Все старые цехи расширены, и сейчас территория его увеличилась в 6 раз. С 1935 года освоено капиталовложений на 1,2 млн. руб.

За первое полугодие 1938 года завод выполнил план по товарной продукции на 125,5%, за что получил от «Главдизеля» и ЦК союза машиностроения переходящее Красное знамя».

Еще в августе 1933 года первая всесоюзная дизельная конференция отметила, что большинство нефтянок конструктивно устарело и производство их без модернизации нецелесообразно[21]. Основным недостатком калоризаторных нефтяных двигателей явилась их неэкономичность: большой собственный вес и расход топлива.

«Русский дизель», переданный в НАТИ, имел малый удельный расход топлива, хотя весил солидно. Вертикальная нефтянка ДВ-35 наоборот имела меньший вес, но больший расход топлива. Сравнивая два типа выпускавшихся заводом двигателей, конструктор С. М. Серебряков и начальник техотдела И. Н. Никишов нашли оригинальное решение по созданию легкого и экономичного форкамерного двухтактного дизеля со струйным распылением топлива.

Об этом новом типе двигателя в год 40-летия завода наши новаторы сообщили читателям областной газеты «Коммунист»: «Во исполнение решений XVIII съезда ВКП(б) сотрудники технического отдела Балаковского машиностроительного завода им. Ф. Э. Дзержинского взялись за модернизацию нефтяного двигателя мощностью 35 л. с. В результате переделок получилась оригинальная конструкция нового советского двухтактного дизеля мощностью в 50 л. с. при тех же оборотах, размерах цилиндра и ходе поршня». В отношении экономичности новый дизель ДВ-50 «не уступает заграничным двухтактным форкамерным дизелям той же мощности... Кроме того, в новой конструкции предусмотрен легкий, быстрый автоматический пуск двигателя отработанными газами, в то время как двигатели таких заграничных фирм, как «Климакс», «Грац», «Бенц»

и др. имеют пусковое приспособление для двигателей той же мощности, управление не автоматическое, а вручную...»[22].

Так новаторы завода вписали еще одну строку в историю отечественного дизелестроения.

Но новое всегда рождается в борьбе со старыми традициями. К разработке форкамерного дизеля главный инженер завода Иванов отнесся скептически. А тут еще при испытании случилась «заминка»— дизель заглох. Это закрепило кое у кого неверие в создание из нефтянки форкамерного дизеля. Главный инженер срочно отправил в Москву телеграмму, в которой указал на поломки и просил снять с завода внеплановую работу по проекту Никишова и Серебрякова. Но в тот же день конструктор С. М. Серебряков совместно с механиком В. К. Ярцевым, рабочими А. И. Кудасовым, П. А. Савельевым и мастером В. М. Дюдяевым устранили причину остановки. При 415 оборотах в минуту коленчатого вала двигатель вышел на номинальную мощность.

«Забыв про возраст, Илья Николаевич Никишов,— вспоминал участник создания дизеля Александр Тимофеевич Наумов,— от радости подбросил вверх фуражку... Чтобы не затормозить дело, И. Н. Никишов срочно послал от себя лично новую телеграмму в Главк с просьбой не останавливать испытания».

27 июня 1939 года вышел по управлению «Главдизеля» приказ: «На основании заключения комиссии Главка, ввиду того, что испытанный двигатель развивает номинальную мощность в 50 л. с. с удельным расходом топлива в 210 г/д.л.с.ч., против мощности в 35 л. с. с удельным расходом топлива в 300 г/д.л.с.ч. у выпускаемой нефтянки, и проявление большевистской настойчивости... объявляю благодарность директору завода т. Тимакову И. А., начальнику технического отдела т. Никишову И. Н., конструктору т. Серебрякову С. М., конструктору Дворникову М. Н., механику т. Ярцеву В. К., механику Савельеву П. А.».

Второй приказ издал заместитель народного комиссара тяжелого машиностроения СССР А. С. Степанов, где сказано: «За необеспеченность выполнения плана по выпуску дизелей и за непринятие решительных мер по устранению дефектов в этом двигателе главному инженеру завода т. Иванову объявить выговор... Инженерам Никишову и Серебрякову — авторам проекта дизеля — объявить благодарность и премировать месячным окладом...».

Тяжело переживали балаковские новаторы период внедрения первой серии двухтактных дизелей. Были в этом и объективные причины. Обсудив проблему на партийно-хозяйственном активе, директор И. А. Тимаков, секретарь партбюро И. М. Трифонов и председатель завкома В. А. Отставнов отправили в «Главдизель» объяснительную записку, указав, что капиталь-

ных вложений на освоение нового дизеля и строительства жилья стахановцам и ИТР потребуется 2,3 млн. рублей, тогда как «Главдизелем» нашему заводу отпущено всего 300 тыс. руб.»[23].

После этого Наркомат тяжелого машиностроения поручил Харьковскому отделу «Гипротяжмаша» разработать второй вариант генплана развития завода. Но во второй генплан внесла свои коррективы Великая Отечественная война.

СЛАВА БОЕВАЯ — СЛАВА ТРУДОВАЯ

Не дожидаясь новой реконструкции завода, коллектив сумел за короткий срок перестроить старые цехи и станки на выпуск небольшой партии экономичных двухтактных дизелей мощностью 45 л. с., с числом оборотов коленчатого вала — 430 и расходом топлива — 200 грамм на одну лошадиную силу в час.

Для поощрения лучших стахановцев, причастных к освоению новой техники, «Главдизель» выделил средства на проектирование и строительство двухэтажного дома по ул. Коммунистическая, 110. Шестнадцать семей стахановцев справили под Новый год новоселье.

С приподнятым настроением встречали «заводчане» новый трудовой год. И кто мог знать, что через полгода начнется война, что осиротеют почти все дети новоселов.

— В воскресенье 22 июня 1941 года,— вспоминает Н. С. Съемщикова,— мы с мужем и многие жильцы сто десятого дома отдыхали в лугах за рекой Балаковкой. Вечером, возвращаясь домой на лодках, услышали с берега: «Гитлер напал на Советский Союз!» Сколько было потом слез и переживаний в каждой квартире. Но делать нечего... Собрав вещмешки с сухарями, мы проводили своих мужей в Красную Армию, а сами остались с детьми на руках. Кроме моего мужа, шофера транспортного цеха Николая Ганина, из нашего дома ушли на передовую И. М. Юков, В. Н. Ергаков, В. П. Ершов, Н. П. Буерачек, В. Я. Пушкарев и многие другие работники завода. Но эшелон, в котором они ехали, попал под бомбежку. Это было в сентябре под Москвой...».

В понедельник 23 июня во дворе предприятия состоялся митинг. В этот же день 139 человек записались в Балаковском военкомате как добровольцы Красной Армии. Но не всех сразу взяли на передовую. Одних оставили на год по брони, других отправили на фронт позднее — защищать Москву.

При заводе организовались курсы всевоенобуча и медицинских сестер, где обучались выпускницы РУ-6, ныне уважаемые

фронтовички, ветераны труда Н. А. Вдовина, А. Н. Аксиненко (Маштакова).

От станков на передовую в первые месяцы войны попали — комсомольцы А. Бычков, Л. Безбородова, Р. Евтехова, В. Катков, А. Матросов, молодой коммунист технолог В. Филатов и многие другие добровольцы. Из них с фронта не вернулись Алексей Калашников, Геннадий Бычков, Василий Ергаков и Люба Земская, награжденная посмертно орденом Ленина.

Осенью 1941 года, когда шли ожесточенные бои под Москвой, погибли красноармейцы И. Фешин, А. Даньщиков и старшина Н. Юленков. Год спустя, когда враг рвался к Волге, на Сталинградском фронте сложили головы М. Мазунов, А. Деревянкин, П. Соловушков, В. Коромыслов и П. Рушинов. В ожесточенных боях на Курской дуге пали смертью героев главный бухгалтер завода капитан В. Я. Пушкарев, рабочие — лейтенант В. А. Девятов и младший сержант Г. И. Чугунов.

В год 25-летия Победы советского народа над гитлеровской Германией в заводском сквере сооружен мемориал Славы дизелестроителей. А в год 30-летия Победы балаковцы возвели мемориальный комплекс на площади Факел Социализма. Эти памятники напоминают потомкам о суровых сороковых годах, о боевой славе земляков и нашем долге перед светлыми именами отдавших жизнь за свободу и мир на земле. Напоминают о них и документы, фотографии, письма, собранные в заводском музее.

До конца своей жизни Н. В. Миронова берегла письма и эту похоронку на мужа: «...сообщаю, что Ваш муж Миронов Николай Иванович в борьбе с германским фашизмом, защищая Родину, СССР, убит 28 декабря 1941 года и похоронен в деревне Толкачево Орловской области. Начальник штаба 1164 сп капитан Сандюк...».

«...Ожидаю первого боя... Нинуша, победа должна быть за нами... Обо мне не беспокойся... Передай всем товарищам от меня привет», - писал он в своем последнем письме. Как рассказывали потом его однополчане А. Воскобойников и Д. Федосеев, погиб Николай Иванович Миронов, вожак первой заводской комсомольской молодежной бригады, в разведке.

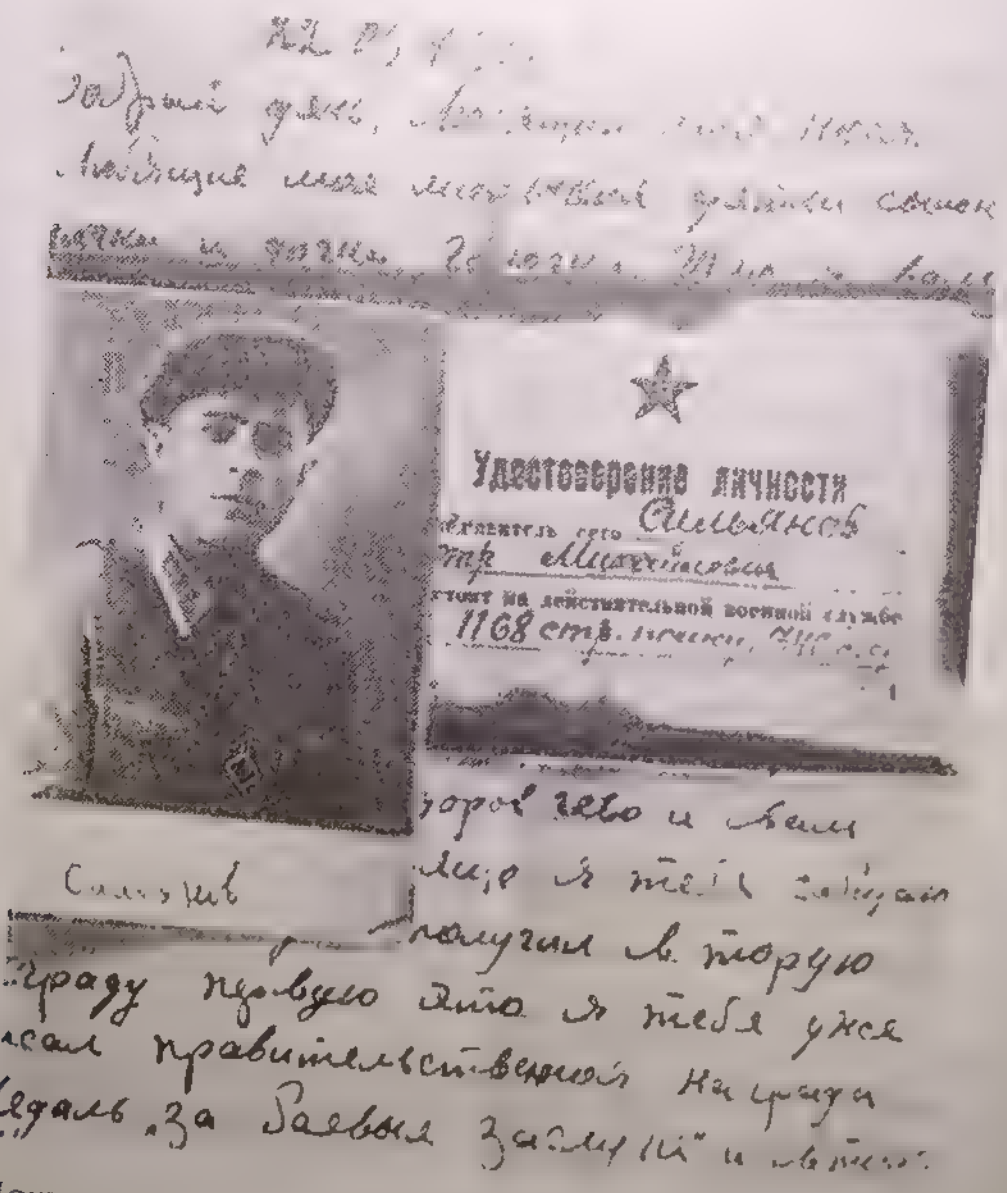
Сколько слез выплакали другие матери и жены по утрате дорогих сыновей и мужей! Ксения Григорьевна Кулагина вспоминала о сыне: «Когда Володя окончил 7 классов, его по путевке райкома комсомола направили учеником токаря на завод имени Дзержинского. Через 3 месяца он уже работал самостоятельно... Володю очень уважали рабочие. Но вот с 22 июня 1941 года вся жизнь наша изменилась. Матери провожали мужей и сыновей на страшный бой... В августе 1942 года всем домом проводили на фронт и нашего любимого сына — Володю. На наши слезы Володя сказал тогда:

«Всем тяжело, но нам время на слезы терять нельзя. Вы здесь помогайте фронту, а мы, солдаты, будем беспощадно громить гитлеровцев на фронте».

Сражался В. Кулагин стойко у стен Сталинграда и под Ростовом-на-Дону. После тяжёлого ранения Владимира направили в военное училище. 20 января 1945 года сын писал матери и отцу в письме: «Я пока жив и здоров. Продвигаемся с боями. Папа, сообщаю вам, что имею три награды: ордена Красной Звезды, Отечественной войны II-й степени и медаль. Сообщаю — до Берлина уже близко. Привет всем. Владимир». А вскоре в Балаково в заводскую семью Кулагиных пришла похоронка: «Ваш сын младший лейтенант Кулагин Владимир Андреевич, находясь на излечении в Польше, умер от тяжелых ран...».

Бережно хранит фронтовые письма вдова бывшего токаря П. М. Сильянова. Первое письмо Анна Филипповна Сильянова получила от мужа 20 декабря 1941 года. На пожелтевшем листке фронтового блокнота наспех написанные карандашом волнующие строчки:

«...Нюра, сообщаю я тебе, что мы сегодня в ночь вступаем



Документы старшего лейтенанта П. М. Сильянова, залитые кровью. Бывший токарь погиб смертью храбрых в 1943 г.

в бой. Уже над нами сейчас летают германские самолёты и неподалеку бьют орудия... Нюра, обо мне не расстраивайся. Я не один. Со мной весь Советский народ и с нами вся страна. Живите спокойно и берегите детей...».

В последнем письме, отправленном 3 июля 1943 года, Сильянов благодарил жену за присланную фотокарточку детей. Два года он их не видел. Соскучился. Когда уходил на фронт, сыну было два года, а дочурке всего полгода.

Сердце защемило у Анны Филипповны от предчувствия недоброй вести, когда брала из рук почтальона письмо, написанное чужим почерком:

«Здравствуй, любимая супруга Петра Михайловича! Передает Вам привет товарищ Вашего мужа Рубцов Н. М. Дорогая моя, сообщаю Вам печальную весть о том, что Ваш муж П. М. погиб в борьбе с фашистами. Передаю карточку, которая была у него. Посылаю удостоверение личности. Это Вам будет как память его. Пока до свиданья. Его друг Рубцов».

...Почти сорок лет искали и не могли найти место захоронения отца и мужа Сильяновы. И вот в 1982 году через Министерство обороны СССР Анне Филипповне удалось узнать название деревни, в боях за освобождение которой погиб ее муж, старший лейтенант П. М. Сильянов.

А. Ф. Сильянова со своими детьми и внуками побывала в деревне Ново-Булаховке Ворошиловградской области. Привезли Сильяновы с братской могилы горсточку украинской земли и передали частицу заводскому музею, как и удостоверение старшего лейтенанта П. М. Сильянова, обагрённое кровью.

В год 35-летия Победы над гитлеровской Германией комсомольцы завода оформили 100 альбомов «В битвах за Родину» и вручили ветеранам войны, красным уголкам цехов и учащимся города на память о ратном подвиге 35 коммунистов и комсомольцев завода.

Подлинный героизм проявили в годы войны и труженики тыла. На смену ушедшим на передовую рабочим за станки встали их жены, матери и отцы, младшие братья и сёстры — выпускники ремесленного училища (РУ-6) и школ ФЗО. В августе — сентябре 1941 года коллектив завода в два раза вырос численностью за счет эвакуированных рабочих из Первомайска, Ленинграда и других городов.

— В августе Людиновский локомобильный завод, где я работал старшим мастером, был эвакуирован в г. Сызрань, откуда оборудование и около 200 рабочих вскоре перебазировали в г. Балаково,— рассказывал ветеран труда С. Л. Злоченко (1920—1984).— Встретили нас балаковцы радушно, но перед дирекцией завода остро встал вопрос о размещении людей и оборудования.

— Первое время,— вспоминает исполнявший обязанности секретаря партбюро 1941 года А. С. Ляпаев, — мы семьи эвакуированных разместили в школе по ул. Чернышевского, 26, а затем рабочие завода взяли их по своим квартирам. У завода, в доме ветерана М. Н. Дворникова, жил, например, инженер и будущий директор завода М. М. Матюхин. В тесноте, как говорится, да не в обиде. Понимали: война.

Бригадир лучшей фронтовой молодежной бригады *Мария Хрулькова*

Сложнее обстояло дело с размещением оборудования, прибывшего в большом количестве с Людиновского локомобильного завода и Первомайского машиностроительного завода им. 25 лет Октября. На партийно-хозяйственном активе города было решено: построить на заводе им. Дзержинского новый механический цех. Площадку выбрали под новый цех вдоль ул. Коммунистической за старым механосборочным корпусом, построенным еще до революции.

Строительно - монтажные работы вело управление капитального строительства, в штате которого были местные и эвакуированные рабочие Возглавляли УКС начальник И. И. Черевичный и старший прораб В. П. Зябкин (1896—1985). Не разгибая спин, работали каменщики И. А. Чалышев, Т. А. Рынин, П. С. Козин, Г. И. Юдин. Следом шли штукатуры: Г. М. Толоконцев, Г. Павлов, И. С. Пырков — отец летчика Героя Советского Союза Ю. И. Пыркова. Несмотря на усталость и осеннюю распутицу, после отработанной смены шли на помощь строителям рабочие литейного и механосборочного цеха № 1 и служащие завода.

Еще не возвели крышу, а самоотверженные токари-станочницы, чтоб не простаивали станки, под открытым небом в мороз и снег вели обработку корпусов снарядов, так нужных фронту. В период, когда под Москвой шли ожесточенные оборонительные бои, трудовой героизм проявили токари эвакуированные с Людиновского завода М. И. Баранов и С. В. Иванов, которые выполняли ежедневно нормы на 280—350%.

Не отставали от них и рабочие старого механического

цеха № 1. Токари коммунисты А. К. Катков, К. М. Салихов и И. И. Селиверстов на расточке цилиндров и крышек дизелей 1Д 26/30 и на обработке других деталей нормы выполняли за двоих, а мастера И. В. Шмелев, М. Г. Калашников и А. И. Пухов сами встали за станки ушедших на фронт токарей. Строгальщики коммунисты П. А. Макаров и П. И. Мартынов выполнили по три нормы. В модельном цехе выполняли планы на 200—250% коммунисты модельщики И. Е. Дружков и Н. И. Безин.

Примеру коммунистов последовали комсомольцы слесарь П. Потапов, токарь А. Москвин и сверловщик В. Селедков.

Благодаря энтузиазму строителей и рабочих, новый цех был сдан в эксплуатацию досрочно, в декабре 1941 года, а годовой выпуск товарной продукции выполнен на 132,5%.

В марте 1942 года на XIV районной партийной конференции секретарь Балаковского райкома ВКП(б) С. Кузьмин сообщил, что по итогам минувшего года завод им. Ф. Э. Дзержинского занял I место в системе предприятий Наркомтяжмаша.

Еще напряженней оказался новый 1942 год. Перед коллективом балаковских машиностроителей стояли три основные задачи: освоить массовое производство снарядов для самоходных артиллерийских установок СУ-152 на сумму 5,5 млн. рублей; обеспечить производство дизельной продукции крайне необходимой для энерговооруженности предприятий тыла и волжской флотилии на сумму 4 млн. рублей; произвести литья в количестве 3018 т. вместо 1164 т. по плану прошедшего года.

Заводской «подарок» гитлеровцам

Помимо этого заводу давалось задание подготовить производство трех новых марок газогенераторных двигателей (2ГЧ 26/38, 2ГЧ 18/26 и 4ГЧ 18/26) мощностью 70 л. с., 40 л. с. и 80 л. с. по моделям Первомайского завода. С этого же завода поступило несколько недособранных танкеток, которые собирались и отправлялись на фронт из механосборочного цеха № 1.

Количественное и номенклатурное изменение в государственном плане потребовали коренную перестройку всей технико-производственной базы: реорганизации литейного цеха и механообрабатывающих цехов.

«В литейном цехе,— вспоминает ветеран труда Антонина Сергеевна Васильева,— создали механики тележечный конвейер, установили камерные сушила с выдвижными тележками для спецлитья. До этого были просто стеллажи. Под руководством нового начальника УКСа П. И. Ивлева, инженера Л. Х. Когана и механика А. П. Андрианова рабочие установили два мостовых крана в формовочном пролёте и кран-балку, пристроили помещение для обрубки корпусов снарядов от литейных прибылей. Совместно с бригадой ЦНИИТМаша мы, технологи литейного цеха, провели большую работу по выяснению причин брака, возникшего в начале года. Оказалось, брак был из-за плохих формовочных материалов и отсутствия маркировки на поступившем чугуне с эвакуированных заводов. После реконструкции литейного цеха и упорядочения марок чугуна брак корпусов снарядов снизился в два раза».

В новом механическом цехе № 4 механики и слесари-монтажники произвели перепланировку оборудования для поточного процесса обработки снарядов, внедрили сплошные стеллажи по методу цепи для транспортировки изделий на уровне рабочих, что облегчило труд женщин и подростков. Технологи приспособили операцию нарезки резьбы на резьбофрезерных станках с учётом труда новичков низкой квалификации и организовали хромирование режущего и мерительного инструмента.

Изменения коснулись и механосборочного цеха № 1. Установили 20 различных станков, в том числе пять токарных, два револьверных и четыре строгальных и один зубофрезерный. На испытательном участке соорудили два стенда для испытания новых газогенераторных двигателей и газогенераторную установку.

В размещении и отладке нового оборудования принимали активное участие мастер И. В. Шмелев, слесари И. Степичев, В. Зайцев и В. Курышев, которые во время отладки резьбофрезерных станков четверо суток не выходили из нового цеха снарядов.

«В решении вопросов по техническому перевооружению

производства на нужды фронта,— вспоминал Семён Лазаревич Злоченко,— много сил и энергии отдавали ведущие специалисты литейного цеха коммунисты Пётр Степанович Басов, Емельян Артемьевич Лутонин, Антонина Сергеевна Васильева, конструкторы Семён Михайлович Серебряков и Сергей Александрович Васильев, мастер отдела технического контроля Фёдор Иванович Мордовин, мастер инструментального цеха Андрей Иванович Марьин и многие другие. Сутками с завода не уходили начальник спецпроизводства Михаил Михайлович Матюхин и новый директор Николай Никонорович Иосифов, прибывший в феврале из Ворошиловграда». В результате завод сумел довести годовой выпуск боеприпасов до 73% от общего объёма товарной продукции или 126,7% от государственного плана по военным заказам. Себестоимость товарной продукции снизилась на 21,7%, а производительность возросла на 10%. Большая заслуга в этом коллектива рационализаторов. Одно лишь предложение рабочего Черепахина за 1942 г. позволило уменьшить прибыль на чугунной отливке до 10 кг, что позволило в год сэкономить до 30 вагонов чёрного металла.

Из пояснительной записки главного бухгалтера С. Ф. Бочеварова видно, что производственно-хозяйственная деятельность завода и в 1943—1944 годы протекала также «в исключительно трудных условиях» (перебои в снабжении заготовками, формовочными и литейным материалами, коксом, нефтью и инструментом). Затруднялся сбыт готовой продукции в осенне-весенние распутицы и из-за отсутствия необходимого водного и сухопутного транспорта. Большую помощь оказывал в навигацию экипаж баркаса «Украина», изготовленного заводом по проекту С. М. Серебрякова.

Зимой, когда были сильные снежные заносы, для доставки снарядов на станцию Вольск (35 км) привлекались инженерно-технические работники, женщины и подростки. Этот санный поезд возглавлял секретарь партбюро и начальник УКСа П. И. Ивлев. Среди тех, кто на своих плечах тянул лямки с 70-килограммовыми грузами, были юные упаковщики Саша Шикин, Миша Соловушков, Толя Вдовин и Лида Жукова, комсомольцы механических цехов Лиза Копырина, Аня Куликова, молодые вдовы Дуся Ежова, Мария Юленкова и многие другие. Несмотря на объективные трудности, коллектив балаковских машиностроителей произвёл в 1943 году на 43% больше боеприпасов, чем в 1942 году. В 1944 году при тех же мощностях прирост товарной продукции составил 29,5%. В успехе балаковцев огромную роль сыграли социалистические соревнования под девизом: «Всё для фронта, всё для Победы», новые формы, рождённые им.

Когда на Волге началась Сталинградская битва, многие

рабочие завода им. Ф. Э. Дзержинского открыли лицевые счета «В помощь защитникам Сталинграда». Зачинателем этого почина были токари Н. Агапов, который записал 644 детали в лицевой счет выработки сверх плана, и С. В. Иванов, записавший 970 деталей. Стахановка Шарайкина выполнила в декабре план на 750%! Балаковцы собрали на строительство танка «Саратовский комсомолец» 112 тыс. руб.

В ходе сбора средств для нужд Сталинградского фронта трудящиеся Балаковского района сдали 3 млн. 220 тыс. руб., на которые были приобретены 20 боевых самолетов. Помогли семьи рабочих фронту и сбором зимних вещей.

А в дни подписки на Государственный военный заем один только токарь-стахановец К. М. Салихов приобрел облигаций на 2 месячных оклада.

Полтора десятка комсомольско-молодежных бригад боролось за право называться фронтовыми. Инициаторами этого почина в машиностроении были комсомольцы «Уралмаша» и Горьковского автозавода. Рабочая молодежь Балакова поддержала этот почин в числе первых. К 15 января 1942 года комсомольцы встали на стахановскую вахту.

Одной из таких бригад руководила 17-летняя Мария Хрулькова — ныне ветеран труда Мария Максимовна Федорова. В ее бригаде было 25 токарей, 14—15-летних воспитанников ремесленного училища и школы ФЗО. Соревновались они с бригадой Нины Буровой. Вскоре за достигнутые высокие трудовые показатели бригаде Марии Хрульковой присвоили почетное звание фронтовой бригады.

«Такого звания, — вспоминает М. М. Федорова, — наша бригада была удостоена первой в городе. Добрым словом хочется вспомнить моих товарищей Костю Митрофанова, Зину Берднову, Аню Солдатову, Клаву Меркулову, Тоню Булгакову и многих других мужественных подростков. Они наравне со взрослыми работали по 14 часов без выходных. Труднее всего было при пересменке со второй смены на первую. Уставали, невысыпаясь...».

Напряженный труд в дни Сталинградской битвы отмечен приказом директора от 8 сентября 1942 года. Читаем:

«ВЦСПС и Народный Комиссариат боеприпасов, рассмотрев результаты соревнования заводов, выпускающих боеприпасы, признали хорошей работу нашего завода и выделили 15 000 руб. на премирование ИТР и рабочих».

В большом списке награжденных лиц мы видим знакомых токарей механического цеха № 4 М. И. Баранова и С. В. Иванова, отличившихся еще при строительстве цеха, и бригадиров М. Хрулькову и Н. Бурову. Есть и новые герои труда А. Т. Лазарев (погиб затем на фронте), Е. А. Барышев, шлифовщица Е. А. Смелова, прессовщица Р. С. Костина, мастер А. В. Моисеев. По литейному цеху № 5 премировались

парторг и механик А. Д. Андрианов, технолог А. С. Васильева, мастер П. С. Басов и другие.

В годы войны ввиду того, что в цехах работало много подростков, зародилось наставничество. Для юных детдомовцев и ремесленников, мальчишек и девчонок, кадровые рабочие и мастера стали вторыми отцами, наставниками не только в производственной, но и в личной жизни.

Механик *В. К. Ярцев* — один из первых работников завода. В годы войны проявил настоящий трудовой героизм

Токарь-стахановец *Э. К. Упмал*, отличившийся в соревновании «Все для фронта — все для победы»

Сорок лет прошло, а бывший воспитанник Балаковского детдома Э. К. Упмал, в послевоенные годы партийный и советский работник в Латвийской ССР, несмотря на большую занятость, прислал на завод большое письмо-воспоминание, которое помогает нам представить жизнь подростков из фронтовых бригад:

«...Началась война, меня из I цеха перевели в арматурный на станок СП, который вывезли из г. Первомайска. Работал на одном станке с Владимиром Вольским, в это время у меня учеником был Коля Варламов. Сменными мастерами – И.Шмелев и Савинов. Позднее, когда начал работать на полную мощность цех №4 по производству снарядов, меня перевели туда на операцию нарезки резьбы в горловине снарядов. Помню, несколько обдирочных станков обслуживал один токарь из Людинова — Баранов. В цехе стояли чугунные печки, угля было мало и мы у станков мерзли зимой нещадно. В общежитии тоже не было тепло. Помню, как-то раз привезли нам дрова огромные стволы, а пилить двухручной пилой сил нет...».

«Жизнь в общежитии,— -пишет далее Э.К.Упмал,— была не очень веселой. Все время хотелось есть. Ведь в отличие от всех других, кроме пайка и талонов в столовую на обед, у нас ничего не было. Обед был: зеленые щи и обычная пшенная каша. Иногда выдавали дополнительный талон на кашу — «стахановский»...».

Тяжело жилось рабочим на трудовом фронте. Недосыпали. Недоедали. Мерзли в нетопленных цехах и домах. Еще труднее было терять друзей. Погибли под Сталинградом закадычные товарищи Эрнеста Упмала — Володя Вершинин, эвакуированный в Балаково из-под Витебска, и Павел Рушинов.

Однажды пришла повестка и стахановцу Упмалу. Перед строем призывников прошли военком с директором завода Иосифовым, который указывал пальцем, кого нужно оставить по брони. Показал пальцем он и на Упмала. И вновь молодой латыш вместе с русскими и украинскими мальчишками и девчонками стоял у станка по 14 часов в сутки.

«Были случаи,— вспоминает Эрнест Карлович,— когда после работы не хотелось тащиться домой и оставались спать на сушилке в формовочном участке — тепло...».

До сих пор помнится Э. К. Упмалу призывной лозунг, висевший в цехе: «Что ты сделал для Сталинграда?».

Для скорой Победы над врагом люди отдавали все силы. В каждом цехе были свои герои, за которыми тянулись остальные. В литейном цехе славился вагранщик и заливщик коммунист Михаил Иванович Дубровин, который покорял молодежь своим невозмутимым спокойствием в ответственные минуты плавки. Однажды он почувствовал себя плохо: поднялась высокая температура. Положили в больницу. Но узнав, что в цехе некому работать, срывается план по выплавке корпусов снарядов, Дубровин сбежал через окно и прямо в больничном белье пришел в цех.

Подстать Дубровину был и коммунист, потомственный литейщик Петр Степанович Басов. Дни и ночи жили заботами завода начальник механического цеха №4 Иван Алексеевич Евтеев, начальник спецпроизводства Михаил Михайлович Матюхин и другие руководители завода.

Первые за выполнение военных заказов ордена «Знак Почета» были вручены литейщику Михаилу Ивановичу Дубровину, директору завода Николаю Никоноровичу Иосифову и начальнику механического цеха №4 Ивану Алексеевичу Евтееву. Мастер литейного цеха Петр Степанович Басов и начальник спецпроизводства Михаил Михайлович Матюхин были награждены боевыми орденами Красной Звезды.

За стахановский труд в годы войны сотни рабочих были награждены медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.»

Героический труд в суровые годы войны сплотил людей раз-

ных национальностей. Рядом с русскими стахановцами работали украинцы, белорусы, латыши, чехи, евреи, грузины, татары, чуваши, мордва, и эстонец — лучший термист завода Я. Удекюль. А какое единение сердец испытали они, когда услышали долгожданную весть о Победе над гитлеровской Германией.

Мастер литейного цеха П. С. Басов, удостоенный за работу для фронта боевого ордена Красной Звезды

Комсомолка Анна Пантелеева услышала сообщение Совинформбюро ночью с 8 на 9 мая в заводском общежитии. «В считанные минуты, — вспоминает ветеран труда Анна Васильевна Пантелеева, — у завода возник митинг, а затем с колонной демонстрантов мы с подругами пошли от общежития по Коммунистической улице... Никто в эту майскую ночь не спал. Все вышли на улицы, обнимались и не стеснялись слез. С песней шли демонстранты по городу и казалось ликованию не будет предела!»

ПЯТИЛЕТКУ — ДОСРОЧНО!

Окончилась война с гитлеровской Германией. Завод стал перестраиваться на выпуск мирной продукции.

На основании распоряжения Наркомата директор М.М. Матюхин 4 июля 1945 года издал приказ, в котором указывал: «...спустить цехам подетальную номенклатуру дизельных запчастей и прочей продукции... Работы, связанные с изготовлением оснастки и прочих мероприятий для достижения указанной цели, выполнять как первоочередные...».

Как сработал коллектив цехов в первое мирное полугодие, видно из заводского приказа, изданного накануне выборов в Верховный Совет СССР, состоявшихся 10 февраля 1946 года: «С августа на протяжении 5 месяцев коллектив завода, из месяца в месяц перевыполняя задания, завоевал переходящее Красное знамя ВЦСПС и Наркомтяжмаша. В честь выборов трудящиеся встали на ударную вахту и добились выполнения

плана за январь на 126% по всей номенклатуре, кроме газовыхлопных труб к тракторам СХТЗ».

В послевоенные годы из-за аварийного состояния дефицитного и уникального оборудования, неналаженности системы планово-предупредительного ремонта в механических цехах часто наблюдалась штурмовщина. Не хватало высокопроизводительных приспособлений и режущего инструмента. Из-за низкой квалификации рабочих и отсутствия технического образования у мастеров и начальников цехов ослабли организация труда и культура производства.

Но где было взять новые станки и квалифицированных работников? 70% национального богатства поглотила Отечественная война. 20 миллионов сынов и дочерей потеряла Родина... Из-за ущерба, нанесенного войной сельскому хозяйству, в 1946 году еще существовала карточная система. Чтобы выйти из тяжелого экономического положения, требовались героические усилия всего Советского народа. Хотя заводы перешли на 8-часовой рабочий день и появились выходные дни, труд оставался по-прежнему очень напряженным.

Для восстановления промышленности и сельского хозяйства требовалось большое количество двигателей внутреннего сгорания, а также запчастей к тракторам. Как раз такую продукцию Наркомат тяжелого машиностроения поручил Балаковскому заводу им.Ф.Э.Дзержинского.

В целях повышения квалификации рабочих новый главный инженер А. И. Исаев совместно с председателем завкома А. А. Матросовой и специалистами организовали при заводе курсы техминимума и вовлекли молодежь в вечернюю среднюю школу. В первую очередь провели семинар с мастерами и стахановцами литейного цеха. А учащихся вечерней школы освободили от работы во вторую смену. Курсы техминимума для рабочих механических цехов и ИТР многие годы вел начальник БРИЗа ветеран труда И.Н.Никишов, который обучил целое поколение дизелестроителей. В списках слушателей курсов и учащихся вечерней школы встречается немало демобилизованных фронтовиков. Среди них старшины Петр Васильевич Потапов, Александр Петрович Москвин и Виктор Васильевич Шмелев, сержант Александр Николаевич Бычков, старший лейтенант Виктор Акимович Отставнов и другие вернувшиеся на завод воины, удостоенные боевых наград за храбрость в боях с гитлеровскими захватчиками и японскими милитаристами.

В послевоенной пятилетке впервые переступили проходную завода комсомольцы-фронтовики старшие сержанты радист Дмитрий Зайцев, участник штурма Берлина, и механик танка Т-34 Валентин Тюрин, удостоенный ордена Красной Звезды за смелость и мужество при форсировании реки Свирь. Весть о Победе над гитлеровской Германией отважные комсомольцы

узнали в госпиталях. Несмотря на тяжелые ранения, они по-ударному трудились на мирном фронте.

Среди стахановцев четвертой пятилетки были фронтовики: мастер механического цеха П. С. Борисов, крановщица литейного цеха Т. С. Мурашова, токарь-карусельщик В. В. Анисимов, заведующая химической лабораторией Т. К. Задворнова и водитель транспортного цеха В. И. Анисимов — участник битвы за Варшаву и штурма Берлина.

«Помню,— рассказывает ветеран труда Н. Н. Ключарева,— как к нам в технический отдел вернулись опаленные войной секретарь комсомольской организации, технолог Виктор Филатов и конструктор Александр Наумов. У обоих тяжелые ранения. Наумов прихрамывал, а Филатов из-за контузии говорить не мог, только черными глазами улыбался. У обоих — офицерские погоны, а на гимнастерках — ордена. Сколько было радости у нас, молодежи завода: вернулись наши соколы, живые...».

С прибытием фронтовиков повеселели их матери, жены и любимые девушки. Жизнь на заводе оживилась. На отчетно-выборных собраниях все старались голосовать за тех, у кого больше боевых наград. Секретарями партбюро в четвертой пятилетке избирались фронтовики П. И. Сутырин и М. Ф. Мавричев, председателями завкома профсоюза — К. А. Солнцев и В. А. Отставнов.

Интересна боевая судьба секретаря комсомольской организации завода 1947 года Александра Бычкова — потомственного рабочего завода, ныне ветерана труда. Ему довелось командовать взводом разведывательно-диверсионной партизанской части, где служила легендарная комсомолка Зоя Космодемьянская.

«За проявленную храбрость и мужество в боях с немецкими захватчиками был представлен к Правительственной награде» — говорится в его боевой характеристике.

— Наградили меня орденом Красной Звезды за боевые операции на дорогах между Бобруйском и Минском,— вспоминает ветеран войны Александр Николаевич Бычков, а после войны мне доверили возглавлять комсомольско-молодежную бригаду слесарей-сборщиков. Трудились напряженно, почти как на войне... Численность комсомольской организации завода превысила 300 человек.

В первой послевоенной пятилетке вырос авторитет ведущих специалистов завода, которые довели до конца вторую реконструкцию завода, провели модернизацию двухтактного дизеля, а затем освоили массовый выпуск малогабаритных нефтянок для нужд сельского хозяйства.

2 декабря 1948 года директор М. М. Матюхин издал приказ: «...объявляю благодарность коллективу ИТР и рабочих, разработавших и создавших двигатель 1МД 28/30 мощно-

стью 60 л. с. при 500 об/мин и особо отмечаю инициаторов модернизации тт. Бялика А. С., Серебрякова С. М., Никишова И. Н. и Дюдяева В. М.».

В год 30-летия Октябрьской революции конструктор-новатор С. М. Серебряков приказом по Министерству тяжелого машиностроения был утвержден в «должности главного конструктора Балаковского машиностроительного завода». Товарищи поздравили С. М. Серебрякова и искренне радовались за сподвижника пионера отечественного дизелестроения Я. В. Мамина.

Все знали, что Семен Михайлович на год старше завода. Он родился 8 мая (24 апреля) 1898 года в бедной многодетной семье хвалынского крестьянина. Отец Михаил Андреевич стал инвалидом на русско-японской войне. Дед Андрей в молодости бурлачил на Волге. Привык трудиться с детства и Семен Серебряков. За отличную учебу в церковно-приходской школе в 1912 году его взяли на бесплатное обучение в Хвалынское ремесленное училище на слесарное отделение. Инструменты, сделанные его руками, демонстрировались, как лучшие, на городской выставке. В 1915 году ему выдали свидетельство о присвоении звания «подмастерья». Из Балаково в училище пришел запрос на четырех слесарей для поступления на завод нефтяных двигателей и тракторов Я. В. Мамина. Так свела его судьба с изобретателем. Именно в работе слесарем, а затем чертежником под непосредственным руководством Я. В. Мамина при проектировании первых советских колесных тракторов типа «Гном» и «Карлик» раскрылся конструкторский талант С. М. Серебрякова.

С 1924 по 1934 годы он проектировал с Я. В. Маминым в г. Марксе нефтяные двигатели высокого сжатия и четырехколесный трактор «Карлик» новой конструкции, на общественных началах руководил инженерно-технической секцией изобретателей и рационализаторов. В отдельные периоды С. М. Серебряков исполнял обязанности начальника производства и директора завода.

Став главным конструктором завода им. Ф. Э. Дзержинского, С. М. Серебряков совместно с конструкторами С. А. Васильевым и А. Т. Наумовым разработали более мощный дизель 1ДМ 28/30 для электростанций и рабочие чертежи дождевальных установок с приводом от малогабаритной и дешевой нефтянки Н-22 мощностью 22 л. с.

«После войны,— вспоминал конструктор А. Т. Наумов,— Балаковскому заводу, как головному предприятию, поручалось организовать массовое производство дождевальных установок для поднятия урожайности в засушливых районах страны. Выпуск дизелей для электростанций временно прекратился. С целью ускорения подготовки производства нам передали из Москвы чертежи нефтянки Н-22. После хлопот

с реконструкцией и оснащением производства выпуск дождевальных установок в 1949 году увеличился в 15 раз по сравнению с первым годом освоения. Себестоимость снизилась на 21,2%».

Начало массового выпуска нефтянок потребовало увеличения мощностей и площадей завода.

«Все строительные работы,— рассказывал бывший начальник УКСа В. П. Зябкин,— проводились тогда хозспособом. Черезвычайно сложным оказался вопрос снабжения материалами: кирпичом, цементом, шифером и особенно бутовым камнем и щебнем, необходимым для изготовления железобетонных изделий. Не хватало средств механизации. Все тяжелые работы: земляные, погрузочно-разгрузочные, подъемные — проводились вручную, при помощи носилок, лопат, блоков и лебедок,— заметил В. П. Зябкин,— но все землекопы, каменщики, штукатуры, маляры, подсобницы проявили подлинный героизм. У меня не осталось в памяти, чтобы кто-либо совершил прогул. Дисциплина была, как говорят, на должной высоте.

Несколько позже УКСом завода был «открыт» в районе села Березово Пугачевского района карьер. Силами УКСа была начата добыча и разработка бутового камня и доставка в г. Балаково автомашинами. Была приобретена камнедробилка и «грохот», с помощью которых камень превращался в щебень. На заводе были построены шлакоблочная мастерская, столярный механизированный цех и контора УКСа».

Благодаря трудовому энтузиазму рабочих и смекалке строителей-новаторов в установленные сроки появились новые объекты: копер (1948), механосборочный цех, нефтебаза (1949), паросиловой цех и литейный цех № 2 (1950). Были заложены ремонтно-механический, экспериментальный и модельный цехи, которые строители сдали в следующей пятилетке (1952 г.).

В освободившемся цехе № 4, во время войны производившем снаряды, оборудовали инструментальный цех и участок гальванопокрытий. Силами УКСа капитально отремонтировали перевалочную базу в г. Вольске, расширили заводскую электростанцию с общей мощностью свыше 1000 л. с. Избыток вырабатываемой электроэнергии шел на освещение рабочих кварталов города.

Много труда в оборудование новой электростанции вложил глава династии механиков завода Г. П. Шарапов.

Яркой личностью 40-х годов ветераны завода считают и самого директора М. М. Матюхина.

Михаил Михайлович Матюхин родился 19 июля 1904 года в г. Высокиничи Калужской губернии в семье служащего. После окончания техникума успешно работал начальником котельного цеха на Коломенском машзаводе им. В. В. Куйбы-

М. М. Матюхин — директор завода в 1944—1951 гг. Фото 1941 г

шева, а с 1938 г. по 1941 г.— директором завода «Коммунист» в г. Марксе. Характерным в стиле его руководства была способность вовремя замечать труд передовиков и новаторов производства.

В приказах на премирования обычно ставились и новые задачи. 22 июня 1949 года, отмечая «успехи социалистического соревнования трудящихся за досрочное выполнение IV пятилетки», директор указывал на необходимость выполнения таких важных мероприятий, как: внедрение скоростных методов резания; центробежная заливка подшипников двигателя Н-22, отливка обечаек; внедрение отливки цилиндра и картера двигателя Н-22 по металлической оснастке; освоение револьверной группы станков в цехе № 1; хонингование цилиндров и шлифовка коленчатых валов двигателя Н-22. В приказе директор отметил и то, что «медленно протекает реконструкция цеха № 1; монтаж автовесов УКСом снова затягивается; начальники цехов, их мастера и цеховые технологи очень слабо занимаются вопросами организации коллективного стахановского движения».

При всей своей человечности Михаил Михайлович Матюхин очень строго относился к пьяницам, прогульщикам и очковтирателям.

В конце 1940-х годов М. М. Матюхин и главный инженер А. И. Исаев произвели перестановку инженерно-технических кадров. Первым начальником нового механосборочного цеха № 4 стал С. Л. Злоченко, начальником литейного цеха № 1 П. С. Басов, начальником РМЦ — П. И. Сутырин, а затем молодой специалист С. В. Денисов. На должность начальника планово-производственного отдела утвердили А. М. Новомлинского, заместителем директора по общим вопросам Хроменкова А. И.

Своей высокой партийной требовательностью, сочетающейся с душевной отзывчивостью, М. М. Матюхин снискал уважение коллектива.

Четвертая пятилетка вошла в историю завода как годы активного социально-экономического развития предприятия. М. М. Матюхин добился от министерства новых капитальных

вложений не только на расширение производственных площадей, но и на строительство рабочего поселка. В 1946 году по приказу директора на заводе образовался жилищно-коммунальный отдел, выделившись из состава АХО предприятия. Первым начальником ЖКО стал коммунист И. Т. Борисов. За короткий срок рядом с заводом возник свой рабочий поселок из 28 двухквартирных домов. Провели свет, радио. У каждого дома оборудовали палисадники и надворные постройки. На приусадебных участках жильцы высадили фруктовые деревья. На каждые два дома построили колодец. Для молодых специалистов и рабочих построили два двухэтажных общежития.

В дни воскресников заводчане высадили по ул. Коммунистической вязы и тополя.

С весны 1949 года коллектив завода взял повышенные социалистические обязательства в честь пятидесятилетия завода.

Взятые социалистические обязательства выполнить пятилетку к 5 декабря 1949 года, а годовое задание к 7 ноября, коллектив с честью сдержал. Наращивая темпы работы, стахановцы показывали подлинные образцы труда. Например, токарь 4-го цеха скоростник Н. Марьин выполнял нормы на 400 %. Стахановцы Цыбизов, А. Семочкин работали в июле 1949 г. уже в счет 1951 года. Всего на заводе работало в счет 1951 года в этот период 61 чел.

«В честь юбилея,— вспоминает бывший председатель завкома Константин Алексеевич Солнцев,— мы сфотографировали старейших работников завода братьев Маминых: мастера отдела технического контроля Федора Ивановича Мордовина, потомственного литейщика Петра Степановича Басова, слесаря-сборщика Петра Яковлевича Шестакова, токаря Максима Филипповича Серяева, технолога Михаила Ивановича Сазанова, рабочего по снабжению и сбыту продукции Михаила Алексеевича Коннова, шорника Давыдова. У многих из них рабочий стаж равнялся возрасту завода».

В юбилейный год активизировали свою работу рационализаторы. Так, мастер механического цеха М. А. Федотов внес 6 ценных предложений с общим экономическим эффектом 10000 рублей. Он предложил обрабатывать одновременно два противовеса к двигателю Н-22 на строгальном станке. А ветеран В. К. Ярцев подал предложение по обкатке конических шестерен, от которого завод получил 40000 рублей экономии за год.

Достойно встретили полувековой юбилей своего завода балаковские машиностроители: годовой и пятилетний план производства был выполнен досрочно — 10 октября 1949 года.

ВТОРАЯ МОЛОДОСТЬ ЗАВОДА

Каждый новый тип дизелей поднимал авторитет предприятия на ступень выше. А освоению каждой новинки предшествовала работа по техническому переоснащению производства, порой частичная реконструкция. Так, в 1950 году рядом с силовой и компрессорной станциями, выстроенными в годы войны, заработал на полную мощность новый механосборочный цех с производственной площадью 1382 кв. м. Слесари-ремонтники установили на фундаментах 112 станков с электромоторами. Станки с ременным приводом от общей трансмиссии ушли в историю. В составе нового оборудования были два специальных станка для обточки шатунных шеек коленчатых валов, станок для алмазной расточки рабочей поверхности цилиндра, станки для шлифования шатунных шеек коленчатых валов. Впервые для обработки метизов (болтов, шпилек, гаек и штуцеров) приобрели и ввели производительные револьверные станки модели 1336. В 1952 году на полную мощность вышли новый ремонтно-механический цех и модельный цех с площадью более 1000 кв. м каждый.

За счет пополнения парка металлорежущего оборудования и модернизации старых станков с групповыми приводами, а также внедрения технологической оснастки, резцов из твердосплавных материалов, завод довел выпуска нефтяных двигателей марки Н-22 до 195 штук в месяц. Эти двигатели и судовые установки завод выпускал до 1953 г.

Однако новое перевооружение завода велось не из-за производства Н-22. Задачи ускоренного развития морского рыболовства продиктовало решение, согласно которому Балаковскому машиностроительному заводу предстояло начать выпуск судовых двигателей 2ДСП 19/30 мощностью 80 л. с. и 4ДСП 19/30 мощностью в 160 л. с.

«Эти двухтактные дизели,— вспоминает ветеран партии и труда бывший директор Д. И. Науменко,— предназначались для установок в качестве главных двигателей на судах типа МРС (малый рыболовецкий сейнер). Сборка опытного образца двухтактного дизеля 2ДСП началась в июле, а через месяц — в августе 1952 года мы уже его испытали...

В процессе испытаний обнаружились существенные недостатки: задиры поршней, пригорание поршневых колец и быстрый выход из строя навесных агрегатов».

— Первый блин — всегда комом! — невесело шутили рабочие завода, видя, как хлопочут вокруг нового дизеля конструкторы отдела С. М. Серебрякова и испытатели экспериментальной лаборатории, возглавляемой молодым специалистом Н. В. Лапиным, ныне преподавателем Саратовского политехнического института.

Доводка двухцилиндрового и проектирование четырех-

цилиндрового двигателей не укладывались в жесткие сроки, установленные министерством. Время показало, что только после доводки и начала серийного выпуска 2ДСП можно качественно выполнить рабочий проект и на 4ДСП.

Бывший капитан Н. Я. Шустов поведал, как ему довелось участвовать в испытании опытного судового дизеля на Каспийском море. Специально для этого на Астраханской судоверфи им. С. М. Кирова изготовили судно «Мир». В испытании судового дизеля в открытом море участвовали члены государственной комиссии во главе с старшим регистром Морской судоходной инспекции СССР т. Рязанцевым. Вместе с капитаном Н. Я. Шустовым был начальник ОТК Г. А, Мушонков, сын старейшего токаря завода.

«Наш двигатель,— рассказывает Н. Я. Шустов,— по нагрузочным характеристикам оказался лучше немецкого двигателя фирмы «Вульф» такой же мощности 80 л. с.».

В создании судовых дизелей активное участие принимали сотрудники отдела главного конструктора: конструкторы С. А. Васильев, А. Т. Наумов, С. И. Плотицын. В подготовке рабочих чертежей и документации участвовали копировщицы В. И. Тодоренко, Р. И. Митрофанова, З. И. Будникова и машинистка К. С. Терентьева.

Один из лучших конструкторов завода в 1940—1970-е годы *С. А. Васильев* (1908 1976 гг), изобретатель поршня для высокофорсированных дизелей

«Наши двухтактные дизели,— рассказывает заместитель главного конструктора С. И. Плотицын,— были вертикальные и однорядные по исполнению цилиндров. По конструкции кривошипно-шатунного механизма — тронковые. Имели они, как и современные наши дизели, чугунный цельнолитой блок цилиндров. Топливная аппаратура дизеля 4Д 19/30 состояла из пары двухплунжерных насосов высокого давления и форсунок закрытого типа. Охлаждение работающего агрегата происходило проточной водой с помощью водяного центробежного насоса. Среди навесных агрегатов выделялся продувочный насос с алюминиевым ротором. Помнится, мне довелось совместно с ЦНИДИ разработать его из пластмассы, даже получили за изобретение новой конструкции авторское свидетельст-

во. К сожалению, из-за дефицита в то время пластмассы и сложности изготовления на заводе мы не смогли внедрить пластмассовый ротор, а за границей он стал широко известен. Пуск наших дизель-генераторов производился сжатыми газами, а впоследствии от сжатого воздуха.

Для удобства обслуживания все контрольно-измерительные приборы были смонтированы с выводом шкал на общий щит управления».

С января 1960 года завод перешел на серийный выпуск дизель-генераторов новой модификации 4ДГ 19/30-1. Мощность дизеля 200 л. с. при 600 об/мин. Годовой экономический эффект от повышения мощности, снижения удельного расхода топлива и металла составил 103600 рублей.

В 1961 году завод выпустил первую партию — 50 штук шестицилиндровых дизелей марки 6ДГ 19/30. Мощность его равнялась 300 л. с. Годовой экономический эффект от этой партии дизель-генераторов составил 25000 рублей в новом денежном исчислении.

Выпущен 1000 судовой дизель 2ДСП.19/30. В первом ряду в центре начальник механосборочного цеха *Я. И. Штейнбок.* Фото 1957 г.

В течении 1960—1961 годов коллектив завода проводил работы над автоматизацией дизель-генераторных установок 4ДГА 19/30-1 и 6ДГА 19/30. К открытию XXII съезда КПСС в экспериментальной лаборатории они прошли успешно испытания. Государственная комиссия рекомендовала их к серийному выпуску. Автоматизированные дизель-генераторные установки обеспечивали работу без обслуживающего персонала в течение 150 часов.

Они предназначались в качестве основного и резервного источника электроэнергии на необслуживаемых электростанциях.

Экономисты подсчитали, что внедрение этих энергетических агрегатов в народное хозяйство высвободило большое количество квалифицированных кадров, снизило эксплуатационные расходы и дало экономию в год на каждый двигатель не менее 7200 рублей.

В проектировании дизель-генераторов активное участие принимали сотрудники ОКБ С. М. Серебряков, Э. Б. Шварцман, Н. В. Лапин, А. Д. Кузнецов, С. И. Плотицын, А. Т. Наумов, Б. Е. Полынин, П. Н. Столбов, Д. П. Зайцев. В создании автоматизированных дизель-генераторов — Ю. П. Девятов, В. А. Ухачев, Т. И. Провоторхова, И. А. Ярцева, В. П. Зайцев, Л. В. Корнилова, Н. М. Большебратская. В доводочные работы много труда вложили слесари-испытатели В. М. Дюдяев, А. И. Кудасов, Н. Т. Кожухарь, М. Я. Ефимов, мастер К. М. Прохоров и другие работники экспериментальной лаборатории.

Главным конструктором отраслевого бюро (ОКБ), созданного в период подчинения завода Саратовскому совнархозу, в 1956 году стал Г. А. Мушонков. После избрания Г. А. Мушонкова секретарем парткома главным конструктором завода работал В. И. Разуваев.

В год XXII съезда КПСС конструкторы ОКБ совместно с коллективом экспериментальной лаборатории создали опытный образец первого заводского двигателя с турбонаддувом марки 6ДН 19/30 мощностью 375 л. с. Внедрению турбонаддува способствовало содружество с учеными страны. Первый в отрасли турбокомпрессор (ТК) был создан в Центральном научно-исследовательском дизельном институте еще в 1951 г. (для дизелей Ч 23/30). Дальнейшие исследования велись по повышению коэффициента полезного действия дизеля, снижению шума компрессора и турбины, изучению диффузоров и сопловых аппаратов при различных конструкциях элементов проточной части. Ведущие дизелисты ЦНИДИ Б. П. Байков, Н. Н. Иванченко, В. Т. Бордуков, П. И. Иванов и А. М. Никитин разработали для наддува дизелей 11 типоразмеров турбокомпрессоров. На двухтактных и четырехтактных дизелях Балаковского завода хорошо зарекомендовали ТК-11 и ТК-18.

Новый волжский дизель демонстрировался в 1962 году в павильоне машиностроения на ВДНХ СССР. Посетители выставки могли обратить внимание на высокие технико-экономические показатели нового дизеля. Удельный вес двигателя с наддувом по сравнению с 6ДГ 19/30 (без наддува) снизился с 14,7 кг/л. с. до 11,7 кг/л. с. Кстати, заводские двигатели дореволюционного периода имели удельный вес около 160 кг/л. с. Удельный расход дизельного топлива снизился с 200 до 170 г/э. л. с. ч. Двигатель мог работать и на соляровом масле. Вспомним: первый заводской движок мощностью 9,5 л. с. модели 1903 года тоже работал на соляровом масле. Но удельный расход топлива превышал 500 г/э. л. с. ч.

С выпуском новых дизелей Д. И. Науменко и главный конструктор С. М. Серебряков познакомили в августе 1954 года основателя завода Я. В. Мамина, которому в тот год исполнилось 80 лет.

На вопрос Д. И. Науменко, какое его впечатление о заводе, Я. В. Мамин ответил: «Ну что ж, я так и предполагал. Завод растет, летопись дизелестроения продолжается».

Приятно было услышать такие слова от знаменитого изобретателя, под руководством которого Д. И. Науменко в молодости пришлось поработать. После окончания Токмакского индустриального техникума Д. И. Науменко три года занимался в г. Марксе технологией, делал чертежи и расчеты на оснастку судовых дизелей конструкции Я. В. Мамина. Опыт, полученный у Я. В. Мамина, пригодился Д. И. Науменко в 1950-е годы. К тому времени он закончил заочно политехнический институт.

Шаг за шагом преодолевая организационно-технические трудности, сподвижники Я. В. Мамина сумели наладить серийный выпуск судовых дизелей, а затем дизель-генераторов.

В апреле 1956 года в связи с ростом численности парторганизации свыше 500 человек решением райкома КПСС на заводе образовался партком вместо партбюро. Секретарем парткома коммунисты избрали С. Л. Злоченко.

Первому составу парткома предстояло возглавить борьбу коммунистов и всего коллектива на завершение важного государственного заказа для Минрыбпрома СССР: изготовить 875 судовых дизелей мощностью 80 л. с. и 500 дизелей мощностью 160 л. с.

— Задание такого объема и таких мощностей,— вспоминал ветеран партии С. Л. Злоченко,— заводу еще не приходилось выполнять. Освоение судовых дизелей проходило, прямо скажем, очень болезненно.

Партийно-хозяйственный актив завода пришел к выводу о необходимости снять с производства нефтянки и начать строительство нового блока цехов дизельного производства, где бы обрабатывались корпусные детали, проводились сборка и испытания двухтактных дизелей. Сборочный участок, ютившийся в механосборочном цехе № 4, уже не соответствовал заданным объемам серийного выпуска судовых дизелей.

Вновь завод превратился в большую строительную площадку. Нулевые работы строители начали в 1955 году, а сдали блок в эксплуатацию лишь в 1963 году. Строительство затянулось по объективным причинам. Во-первых, этот огромный промышленнный корпус возводился хозспособом, почти вручную. Во-вторых, людские и финансовые средства направлялись на строительство объектов соцкультбыта и других промышленных зданий. Так, на бывшей Хлебной площади возник заводской микрорайон с многоэтажными домами, магазинами, дет-

садами, парикмахерской, аптекой и столовой. В 1962 году сдали в эксплуатацию здание заводоуправления. По решениям райкома партии и горсовета рабочие УКСа возводили здание типографии и кинотеатра «Октябрь», пристройку к поликлинике № 1, большой механизированный коровник в с. Быковотрог, школу и ДК.

Большой вклад в развитие завода в те годы внесли начальник УКСа В. П. Зябкин и главный инженер К. И. Задубровский.

Сын рабочего, К. И. Задубровский комсомольцем сражался в гражданскую войну. После работал токарем в г. Новороссийске на заводе «Красный прогресс». По рекомендации секретаря Ростовского крайкома партии, соратницы В. И. Ленина Р. Землячки молодого коммуниста Задубровского направили учиться на рабфак при Ленинградском металлическом заводе. Получив образование, Кузьма Иванович в числе коммунистов-двадцатипятитысячников помогал проводить коллективизацию в деревне, работал инженером МТС в Псковской области. После Великой Отечественной войны был мобилизован на укрепление железнодорожного транспорта.

Директор завода в 1951—1974 гг. *Д. И. Науменко,* сподвижник Я. В. Мамина в молодые годы

А. В Васильева — начальник литейного цеха в 50 е годы

Будучи главным инженером Балаковского машиностроительного завода, К. И. Задубровский отдавал все свои силы и знания техническому перевооружению производства и внедрению передовых методов труда. Он участвовал в разработке методики межведомственных испытаний судовых дизелей, конт-

ролировал их заводские испытания, а также первого дизель-генератора марки 4ДГ 19/30.

Отличными специалистами зарекомендовали себя прибывшие в 1949 году выпускники Куйбышевского индустриального института Н. С. Александров и С. В. Денисов.

Будущий директор завода Сергей Васильевич Денисов поступил работать мастером ремонтного цеха. Технологом инструментального цеха начинал производственную деятельность Николай Степанович Александров. Работал начальником нового ремонтно-механического цеха, а с 1952 по 1960 гг. был главным технологом[24].

Службам отдела главного технолога и главного металлурга предстояло оснастить и освоить новые технологические процессы для производства судовых двигателей, а затем дизель-генераторов. Став главным технологом завода, Н. С. Александров совместно с главным металлургом В. П. Раевским, главным механиком С. В. Денисовым, не дожидаясь, когда будет введен в эксплуатацию новый корпус цеха дизелей, провели реконструкцию действующих цехов. В 1955 году руководство литейным цехом № 1, литейным цехом № 2 и модельным цехом было объединено. Первым начальником объединенного чугунолитейного производства стал выпускник Горьковского политехнического института — комсомолец Н. Г. Лопушихин. В 1968 году он был назначен главным металлургом завода.

При создании двухтактных дизелей большую помощь оказали новаторы производства, такие как мастер литейного цеха Михаил Петрович Толстов, слесарь механосборочного цеха № 4 Юрий Александрович Парфенов (ныне председатель цехкома) и механик этого цеха Иван Георгиевич Шарапов.

По инициативе главного технолога Н. С. Александрова в шестой пятилетке была создана комплексная бригада слесарей-новаторов группы механика, которую возглавлял слесарь-лекальщик высшей квалификации и талантливый рационализатор Р. М. Красильников. Родиону Красильникову довелось начинать трудовую биографию на металлургическом заводе в Днепродзержинске. Но на балаковских старейших предприятиях уже сложилась традиция: здесь работали отцы — здесь трудятся их сыновья и внуки, которых, разумеется, быстрее принимают на работу, чем иногородних. Поэтому демобилизованному из рядов Советской Армии старшине Р. М. Красильникову поначалу отказали в приеме на работу по профессии. Красильников стал возмущаться: как так, слесари-лекальщики 6 разряда и не нужны?

Об инциденте в отделе кадров с товарищем «не балаковской фамилии» узнал директор завода Д. И. Науменко. Была назначена встреча. В личной беседе Д. И. Науменко убедился, что Р. М. Красильников высококвалифицированный рабочий. И не ошибся.

В первый же год он так организовал свое рабочее место и свой труд, что позавидовали кадровые рабочие.

Вскоре новичка избрали председателем цехкома, а через год — секретарем партийной организации цеха (в партию Красильников вступил на фронте). На этих постах он показал себя по-настоящему принципиальным коммунистом.

Шла подготовка серийного выпуска новой продукции, но не хватало грамотных мастеров и инженеров. В инструментальном цехе, например, в 50-х годах не было ни одного мастера со средним техническим образованием (это теперь здесь трудятся более 20 специалистов с высшим или средним техническим образованием).

Предложение главного технолога возглавить бригаду «по расшивке узких мест» Родион Макарович принял и с присущей ему энергией стал оказывать помощь администрации. Еще до войны он закончил металлургический техникум, успел стать рационализатором, отмеченным серебряной медалью Наркомата. Но об этом мало кто знал. Документы за годы войны, кроме Грамоты маршала Ф. Толбухина, за личный вклад в модернизацию боевого оружия, не сохранились. Потому, быть может, Р. М. Красильников предпочитал не хвастаться. Умалчивал, но свой технический уровень любил подтверждать очередным рацпредложением, как только возникала технически сложная проблема.

В бригаду Красильникова вошли А. В. Захаров, П. В. Потапов, М. С. Аликберов и другие слесари-инструментальщики и опытные механики. Бригада Красильникова сумела наладить обработку сфер в крышках рабочего цилиндра и шатуна по копиру на токарном станке. Впервые на заводе они внедрили хонинговальные и многорезцовые токарные станки, а также станок для глубокого сверления стержня шатунов.

Поначалу к бригаде новаторов рабочие-станочники относились с недоверием, но, видя, что новинки Красильникова и его товарищей дают высокое качество деталей, повышают производительность труда и, как следствие, заработок, стали единодушно уважать.

За большой рационализаторский вклад в развитие производства дизелей новатору Р. М. Красильникову в 1966 году была вручена высокая награда Родины — орден Ленина. В декабре 1970 года ему присвоено почетное звание «Заслуженный рационализатор РСФСР». Партийная организация области доверила Родиону Макаровичу быть делегатом XXIV съезда КПСС.

В 1959 году рабочий коллектив начал соревнование под лозунгом: «Наши дизели должны быть лучшими в мире». Чтобы добиться этой цели, потребовались годы напряженного труда по перестройке как самого производства, так и производственных отношений в коллективе.

— Незавершенность реконструкции,— вспоминает Д. И. Науменко,— и освоение серийного выпуска более мощных судовых дизелей и дизель-генераторов усложнили финансовую и хозяйственную деятельность завода. На одном из партийно-хозяйственных собраний был поставлен вопрос о внедрении метода непрерывного оперативно-производственного планирования. В первой половине 1963 года группа командиров производства под руководством главного инженера Антонина Даниловича Капусты поехала на Новочеркасский электровозостроительный завод для изучения новочеркасского опыта планирования. Вернувшись, группа занялась внедрением этой системы в цехах. На начало проведения мероприятий в цехах отставание от планирования составляло 22 062 сутко-позиции. В 1963 году ритмичность месячного выпуска в среднем соответствовала: в первой декаде 7%, во второй — 18%, а третьей — 75%. В 1966 году ритмичность уже в 1 декаде составляла 29 %, во второй 33% и в третьей 38%. Прекратились рекламации от потребителей. Завод стал работать уверенно, без рывков и штурмовщины.

Во внедрение новой системы планирования много труда вложили старший диспетчер ПДО В. А. Вольский, диспетчеры М. Д. Толоконцев, В. Г. Данилин, начальники цехов И. Я. Штейнбок, Н. Г. Лопушихин, В. А. Большебратский, С. Ф. Юдин, В. В. Анисимов и другие. Переходу на новую систему планирования способствовала перепланировка оборудования в механообрабатывающих цехах, в результате чего появилось 15 поточно-технологических линий и 10 предметно-замкнутых участков. Большую часть станков, находящуюся в линиях и участках, оснастили высокопроизводительной оснасткой, специальным режущим и мерительным инструментом. В линии смонтировали 39 специальных станков, приобретенных и изготовленных собственными силами. Модернизировали свыше 60 единиц оборудования. Отдельные из них заработали по полуавтоматическому циклу, благодаря чему в цехах распространилось многостаночное обслуживание.

В литейном цехе на участке №1 все литейные процессы стали механизированными. Установили формовочные машины, выбивную решетку, расширили стержневое отделение. На участке № 2 смонтировали заливочный конвейер, создали плавильное отделение с механизированной загрузкой шихты в вагранки, установили выбивную решетку, гидроочистную камеру, барабаны для очистки среднего литья весом до 100 кг, создали новое стержневое отделение с подвесным конвейером и вертикальной конвейерной печью для сушки стержней.

Параллельно с внедрением Новочеркасского метода планирования завод одним из первых в области и отрасли внедрил Саратовскую систему бездефектной сдачи продукции, за что начальник производства С. В. Денисов, начальник ОТК

Л. Е. Коган, сверловщик Е. П. Трошин и другие инициаторы были удостоены медалей ВДНХ СССР. Внедрение Саратовской системы позволило значительно повысить культуру производства и качество выпускаемых дизелей. В год XXIII съезда КПСС уже 86% продукции рабочие механических цехов сдавали с первого предъявления, тогда как на начало внедрения – только 60%.

К XXIII съезду КПСС за два года моторесуре выпускаемых двухтактных дизелей ряда Д19/30 увеличился с 8000 часов до 16 000 часов, срок службы до первой переборки с 1000 часов до 1500 часов.

В год 50-летия Октябрьской революции завершились работы по подготовке производства к серийному выпуску дизелей с моторесурсом 30 000 часов и сроком службы до первой переборки 3000 часов.

Дизель-генератор 6ДГНА 19/30 с двухтактным дизелем мощностью 375 л. с.

Во всех успехах коллектива решающую роль сыграло движение за коммунистическое отношение к труду.

Однажды летом 1958 года семеро молодых рабочих: Юрий Макаров, Леонид Бузин, Галя Резник, Валентин Крутов, Ида Ярцева, Нина Вакелова и Рита Кондратьева во главе с молодым коммунистом мастером Владимиром Васильевичем Кафидовым заявили председателю цехкома профсоюза, что они поддержали почин рабочих депо Москва-Сортировочная начать жить и работать по-коммунистически, включились в соревнование и призывают другие коллективы последовать их примеру. Под 1 Мая 1959 года из числа шести передовых бригад завода молодежная бригада В. В. Кафидова первой завоевала в городе звание коллектива коммунистического труда.

А вскоре на заводе появились целые участки и смены коммунистического труда. В ремонтно-механическом цехе почетного звания добился участок мастера Иннокентия Вениаминовича Гвоздева, а затем бригада монтажников Ивана Ивановича Слепкова. Вслед за бригадами модельщиков В. И. Родионова, А. И. Петракова, В. В. Сердюченко почетного звания коллектива коммунистического труда завоевал весь модельный участок (37 человек), руководимый Михаилом Васильевичем Модиным. В апреле 1961 года звания смены коммунистического труда добился коллектив инструментальщиков А. Матросова.

В год XXII съезда КПСС ударниками коммунистического труда стало 211 рабочих. В марте 1962 года этого высокого звания удостоились еще 67 передовиков труда. Среди них токари П. Н. Моргунов, Н. А. Варламов, В. Н. Юленков, П. Н. Маштаков, шлифовшик В. И. Сергеев, заточница М. Д. Зубкова, слесарь В. В. Фролов, старший технолог А. М. Семенов и фрезеровщица Н. В. Разина. А уже на 1 января 1967 года на заводе было 904, как тогда говорилось, разведчика будущего.

По сравнению с 1963 годом в 1966 году объем выпуска продукции увеличился на 56%, производительность труда возросла на 49,4%, а средняя заработная плата на 12,6%. Выпуск дизельных агрегатов с одной тысячи рублей основных фондов увеличился на 95%. Себестоимость 1 рубля товарного выпуска снизилась на 11,8%.

Поддерживая почин москвичей и ленинградцев, балаковские дизелисты сэкономили в 1966 году 187,4 тонны черных и цветных металлов, 460 тонн угля, 19,1 тонны дизельного масла, 21,5 тонны дизельного топлива и 1320 тыс. кВт электроэнергии.

С первого квартала 1967 года завод полностью стал работать по новой системе планирования и экономического стимулирования.

По итогам социалистического соревнования в честь 50-летия Октябрьской революции коллективу завода Балаковский горком КПСС и горисполком вручили Красное Знамя на вечное хранение.

ЗА ПЕРВОКЛАССНЫЙ ДИЗЕЛЬ

Традиции новаторского поиска, начатого еще Ф. А. Блиновым и Я. В. Маминым, умножаются из поколения в поколение. Только за 70-е годы коллективом изобретателей завода в Комитет по делам изобретений и открытий СССР подано более 60-ти заявок, из них на 15 получены авторские свидетельства. На заводе трудится более 20 изобретателей. В чис-

ле первых авторские свидетельства получили С. И. Плотицын, С. А. Васильев, И. П. Порутчиков, С. П. Косырев, В. И. Разуваев и Н. К. Старостин.

В 1968 году лишь за один год коллектив конструкторского бюро спроектировал рабочие чертежи четырехтактного дизеля новой размерности 6ЧН 19/21. В этом же году в экспериментальной лаборатории был собран его первый образец.

Бывший начальник экспериментальной лаборатории Р. К. Хасанов вспоминает:

«В апреле мы получили распоряжение главного конструктора В. И. Разуваева за неделю закончить сборку и отрегулировать машину. В понедельник прилетела комиссия...

Предстоял ответственный момент, заводские испытания первого образца. К ним коллектив шел, не снижая программы выпуска серийных дизелей. Производственные коллективы цехов делали экспериментальщикам детали, которые порой приходилось браковать и переделывать, часто корректировались чертежи, хлопот было достаточно... Как и предвидел Разуваев, пришлось остаться на воскресенье. 28 апреля 1968 года руководитель исследовательской группы Н. П. Лапшин, инженер Ю. К. Воробьев, электрик В. И. Санжаровский, слесари-испытатели М. Я. Ефимов, К. М. Прохоров и другие рабочие окончательно подогнали механизмы, отрегулировали зазоры, подключили систему управления. К вечеру двигатель был собран.

Коллектив второй смены, завершивший сборку, волновал вопрос: заведется дизель или не заведется? Не дождавшись утра, экспериментальщики решили запустить дизель. А у самих робость: как бы чего не вышло? Кто-то, осмелившись, подзадорил: «Да, что вы в самом деле! Столько трудов положили и сами не испытаем... Давайте запустим. Была — не была...» И Владимир Ильич Санжаровский нажал на кнопку электростартера. Стартер завизжал, провернул многопудовый кривошипно-шатунный механизм и двигатель с первой же попытки запустился. Настолько легко, что все удивились! Улыбался, глядя через очки, ветеран труда слесарь-испытатель Михаил Яковлевич Ефимов. Ликовали Николай Петрович Лапшин и Юрий Константинович Воробьев. Все, затаив дыхание, слушали мощный рокот 630-сильного дизеля.

Убедившись, что двигатель работает нормально, мы тут же его выключили, так как не было разрешения Разуваева включать без него. Сомнений уже не было: не подведем. В понедельник главный конструктор все же заметил по нагару на выхлопном коллекторе, что мы делали пробный пуск...»

Отраслевая комиссия приняла доводочные испытания нового дизеля и рекомендовала к промышленному освоению дизель 6ЧН с увеличенным размером поршня. Вместо 190 мм диаметр стал 210 мм. Специалисты отрасли убедились, что эта размер-

ность 21/21 — оптимальная в классе дизелей от 500 до 2400 л. с.

Идея создания дизелей новой оптимальной размерности в диапазоне мощностей от 500 до 2400 л. с. принадлежала начальнику отдела развития конструкции дизелей Центрального научно-исследовательского дизельного института Борису Петровичу Байкову.

В те дни частенько в тесной комнате конструкторского бюро работали за кульманами члены бригады ЦНИДИ. Ленинградские конструкторы Н. И. Пельне, Н. И. Завадская, М. В. Костина бывало месяцами жили в Балакове, помогая конструкторам, технологам и металлургам разрабатывать технические, а затем рабочие проекты по дизелю 6ЧН 21/21. Б. П. Байков увлек своей идеей и коллектив конструкторов Свердловского турбомоторного завода им. К. Е. Ворошилова. Так возникли два КБ по дизелям семейства ЧН 21/21, две тенденции в проектировании этого класса двигателей.

Свердловчане в создании рядного типа дизелей 6ЧН 21/21 приотстали от балаковцев (в части схемы расположения агрегатов и в целом изготовлении рядных дизелей), но уральцы опередили волжан по проектированию V-образных дизелей.

В конце 60-х годов конструкторское бюро пополнилось молодыми специалистами, а цехи новыми кадрами. Был построен опытный участок, увеличилось число стендов по испытанию и доводке новых дизелей.

Еще студентами на лекциях по теории двигателей внутреннего сгорания молодым конструкторам доводилось многое слышать о сильном конструкторском коллективе Балаковского завода и изобретателях Я. В. Мамине, И. Н. Никишове и С. М. Серебрякове. И вот теперь, работая на старейшем предприятии отрасли, им пришлось самим участвовать в создании новых дизелей. У автора, только закончившего тогда Челябинский политехнический институт, сохранился дневник того времени. Вот несколько его страниц:

«...10 марта 1968 года. Начальник КБ Э. Б. Шварцман (он закончил МВТУ им. Баумана) дал задание проектировать малый водяной насос для первого опытного образца 6ЧН 21/21. Он же подсказал: небесполезно обратиться в техархив. Там хранятся чертежи на серийные двухтактные дизели, разработанные бюро Семена Михайловича Серебрякова. Так впервые мы познакомились с Семеном Михайловичем. Он показал старые альбомы чертежей дизелей размерности Д 19/30. Заведующая техархивом Зинаида Григорьевна Кожухарь дала нужные чертежи, которые и помогли нам справиться с первым заданием.

7 октября 1968 года. Идут доводочные испытания первого образца 6ЧН мощностью 630 л. с. (при 1200 об/мин коленчатого вала). В нашем отделе сформировалась расчетная

группа. Руководитель — Борис Сергеевич Удалов. Расчетами холодильника масла и воздуха, а также механизма газораспределения занимается Володя Шинкарев. Валентин Яковлевич Назаров — считает детали на прочность (чистый сопромат!). В группе он самый старший по возрасту.С ним весело работать. Любит пошутить и толковый расчетчик. Мне Удалов поручил заниматься кинематикой, динамикой КШМ (кривошипно-шатунный механизм) и тепловым расчетом рабочего процесса.

Попал в расчетчики благодаря случаю. Как-то попросили определить геометрически объем камеры сгорания в поршне. Присмотревшись к чертежу и вспомнив, чему учили в институте, попробовал подсчитать объем через интегралы. Получилось... Конструктор Николай Кузьмич Старостин приятно пошутил:

—Ишь, ты, молодяк, не забыл еще высшую математику!..

Вдохновило и то, что в технической библиотеке обнаружил книгу И. И. Вибе «Новое о рабочем процессе двигателей внутреннего сгорания». Вспомнился Иван Иванович. Внешность необычная. Не профессор, а сказочный кудесник какой-то. А как прекрасно он читал свои лекции! Хотел было сделать расчет рабочего процесса 6ЧН 21/21 по методике Вибе, но Удалов, улыбнувшись, сказал:

—Не надо, делай как обычно, по методу Гринивецкого или Гончара... Для характеристики машины этого достаточно, а уточненную диаграмму можно получить на первой опытной машине. Этим уже занимается в экспериментальной лаборатории инженер-исследователь Сергей Петрович Косырев.

3 марта 1969 года. Прилетел из Ленинграда Борис Петрович Байков по вопросу поршней и шатунов. Не за горами серийное производство нового дизеля, надо уже подумать о комплектующих узлах и деталях, которые будем получать по кооперации. За столом Шварцмана как всегда конкретные вопросы дают повод к дискуссии. На этот раз о шатунах с прямыми и косыми разъемами, о их преимуществах и недостатках. А в конце разговора наши конструкторы сделали замечание «ЦНИДянам», так как в их чертеже шатуна обнаружили кучу отклонений и недоработок.

— Если у нас не будет согласованности, то мы дочертимся, что никто, никогда... И Шварцман сделал такое выражение лица, всем стало понятно, что означает «никто-никогда». Тут Байков, зная запальчивый характер коллеги, перевел разговор на другую тему:

— Можно ли унифицировать шатун 6ЧН 21/21 и 12ЧН 21/21, хотя по количеству болтов (4 или 6) можно разойтись...

— Все говорят об унификации, а никто не знает, как к ней приступить.— Опять иронизирует наш руководитель.

Затем беседа пошла о креплении разъема шатунной головки.

— Говорят, коломчане заворачивают шпильки шатуна с помощью какой-то смазки,— спросил у Байкова Шварцман. Тут все задвигали стульями.

Время 12 часов, все конструкторы идут на обед. Борис Петрович Байков удивляется:

— Что, у вас обед? А звонка почему не было?

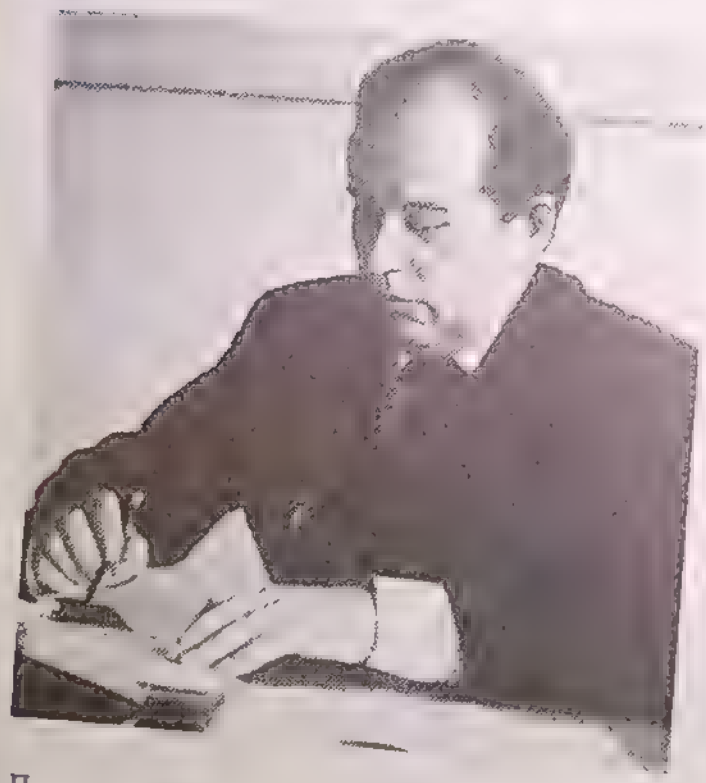
— У нас не звонят. Мы сами не забываем про еду,— смеется Шварцман и приглашает ленинградца в столовую.

После обеда разговор зашел о запрессовке втулок. Начальник КБ попросил конструктора Анатолия Яковлевича Шпакова посмотреть чертежи втулки бронзовой и шестерни.

21 мая 1969 года. Закончили расчет сечений нового шатуна 6ЧН 21/21.

29 июля 1969 года. День прошел удачно. Закончили тепловой расчет для тепловозного дизеля мощности 750 л. с. при 1400 об/мин. Давление в цилиндре в момент сгорания получилось до 110 атмосфер! А давление сжатия — около 60 атмосфер!

Во времена Мамина таких характеристик не получали.



Лауреат премии Совета Министров СССР *В. И. Разуваев* (1929—1981 гг.) Был главным конструктором в 1965—1974 гг.

26 декабря 1969 года. Начались межведомственные испытания нашего детища — дизеля 6ЧН 21/21. Время испытания 3000 часов без перерыва, за исключением остановки на технический уход согласно инструкции. Создана государственная комиссия в составе представителей министерства, ЦНИДИ, главного инженера С. В. Денисова — заместителя председателя комиссии, главного конструктора В. И. Разуваева и других специалистов.

2 января 1970 года. У нас новоселье. Почти весь отдел главного конструктора переехал в просторное помещение (180 кв. м) опытного участка. А мы, расчетчики, переселились еще в сентябре прошлого года. И вот теперь помогаем перетаскивать столы, кульманы нашим конструкторам. В нашем бюро пополнение: прибыли молодые специалисты С. Вьюгин и В. Мартыщенко. Переехал в новое помещение и Семен Михайлович Серебряков. Его «исторический» стол с рейсшиной

прямо у входа. В заводоуправлении остались только конструкторы бюро Шварцмана и главный конструктор. Новоселы пытались нашу группу расчетчиков оттеснить от стены, вдоль которой мы, как первые, удобно разместились. Не вышло... Теперь живем в тесноте, но не в обиде. Работа снова закипела... Скоро предстоят межведомственные испытания силового агрегата СА-10 для буровых установок. Говорят, уже члены комиссии прилетели. Наши руководители забегали...

29 июня 1970 года. В мае был в первой своей командировке. Задание было щекотливое: заполучить от Уральского филиала ВНИИТЭ экспертное заключение о соответствии нашего силового агрегата требованиям технической эстетики. Привез положительное заключение. Разуваев, человек строгий, и тот пожал мне крепко руку.Еще бы, без оценки института технической эстетики силовой агрегат не был бы принят комиссией. А комиссия начала свою работу 2 июня. 4—5 июня прилетела делегация специалистов из ГДР. В Балакове состоялось совещание по новой дизельной технике в рамках СЭВ. ГДР намеривалась купить по лицензии техдокументацию на наш тепловозный дизель 6ЧН 21/21.

Делегацию привел директор завода Науменко. Дмитрий Иванович по военному громко «отрапортовал»:

— Здравствуйте то-ва-ри-щи!

Немецкие гости остановились на площадке у входа, осмотрелись. Поздоровались за руку с Константином Андреевичем Тимохиным. Науменко через переводчицу представил его немцам: это наш молодой руководитель по новой 12-и цилиндровой машине

— О, ер ист групляйтер? — переспросили немецкие товарищи. И с этого завязалась беседа. Среди делегации был и директор нашего головного института Владлен Иванович Балакин. Стройный, смуглый мужчина лет 40—45. Мы не ожидали, что так молод руководитель ЦНИДИ.

5 июля 1970 года. В опытном цехе члены комиссии придирчиво осматривали разобранный дизель, привезенный после окончания испытаний из экспериментальной лаборатории. Один товарищ из Гипронефтемаша все доказывал, что износ кулачков механизма газораспределения и впускных клапанов довольно высок. Но после замеров микрометром комиссия признала износ в пределах нормы и приняла дизель 6ЧН 21/21 и силовой агрегат для промышленных испытаний.

Время показало, что тепловозные дизеля 6ЧН 21/21 и силовые агрегаты надежны, экономичны и удобны в эксплуатации. Спрос на них в народном хозяйстве рос ежегодно, шли они и на экспорт. Однако поиск путей их усовершенствования не прекращался.

Обычно для двигателей подобной форсировки применяют стальные сварные блоки цилиндров, как, например, коломчане

и многие зарубежные фирмы. Имея неплохую металлургическую базу, балаковцы решили изготовить силовой блок методом отливки. Сделав один смелый шаг, дизелестроители пошли дальше. Один из старейших конструкторов завода Сергей Александрович Васильев, имевший уже опыт проектирования многоцилиндровых блоков, разработал конструкцию нового блока 6ЧН с равномерным распределением внутренних напряжений металла. Обработку 7 отверстий под вкладыши коленчатого вала Васильев предложил вести с 1 классом точности. Этим единственно верным путем он добился взаимозаменяемости шатунных и коренных вкладышей, улучшения теплового режима и надежности машины.

У испытательного стенда тепловозного дизеля мощностью 750 л. с. начальник КБ *Э. Б. Шварцман*, слесари-сборщики *А. И. Фролов* и его сын Сергей

Но чертеж Васильева озадачил технологов.

— Что? Первый класс... в дизелестроении, да еще на нашем заводе, — замахали в отделе главного технолога.— Нельзя отдать в цех такие чертежи. Поставьте хотя бы второй класс... Не космический же корабль, — упрашивали конструкторов ведущие технологи по внедрению блока.

— Да не имеем права мы ставить второй класс! Иначе перспектива полетит к чертовой бабушке! — возражал начальник конструкторского бюро.

— Но оборудование-то второклассное, как же мы получим расточку по первому классу,— приводил в свою очередь веские доводы ведущий технолог В. И. Неустроев.

— Вы — технологи, вот и думайте, как внедрить! - говорил в запальчивости начальник бюро Э. Б. Шварцман. И оба специалиста были по-своему правы.

Неизвестно, как решилась проблема с изготовлением основной детали и сроками начала серийного производства нового

дизеля, если бы не рационализаторское предложение, поступившее в БРИЗ завода. «Предлагаю,— писал автор, слесарь инструментального цеха Р. М. Красильников,— для качественной расточки постелей 6ЧН под коленчатый вал изготовить станок». И изложил схему и принцип обработки. Сам вызвался спроектировать все детали станка. Станок доставил много хлопот цехам-изготовителям и самому автору. Объем только рабочих чертежей составил около 200 ватманских листов. Но прошли считанные месяцы, новый расточный станок Красильникова был установлен в цехе дизелей.

Идею заслуженного рационализатора РСФСР Родиона Макаровича Красильникова, пожалуй, первым оценил и обеспечил потом ей «зеленую улицу» главный технолог, ныне заместитель директора И. Я. Штейнбок. Изготовление деталей станка было поручено высококвалифицированным инструментальщикам-слесарям М. С. Аликберову, А. В. Захарову, токарям В. Н. Юленкову и Р. А. Демидовой, шлифовщику В. В. Курячему, фрезеровщице Н. В. Разиной. Крупные детали обрабатывали в ремонтном цехе и цехе дизелей. Основную массивную деталь 6-метровую чугунную станину пришлось отливать из трех частей. Отличились здесь работники литейного цеха: формовщик С. В. Фомин, мастер формовочного участка Е. М. Зубов, мастер по заливке В. И. Михеев, коллектив стерженщиков. Сложную модель станины изготовил опытный модельщик Н. В. Горбачев. Техническую консультацию и разработку технологии вел руководитель группы отдела главного металлурга председатель совета ВОИР М. А. Соловушков.

Немало дней и ночей потратил над созданием первоклассного металлорежущего станка сам новатор. В те дни Р. М. Красильников свой верстак сменил на кульман, а слесарные инструменты на карандаш и циркуль. В наше время не удивишь тем, что рабочий разбирается в технической литературе, чертежах, даже сам разрабатывает их. Но в Родионе Макаровиче заключен равноправный союз инженерного интеллекта и золотых рук квалифицированного рабочего.

Все началось с того, что однажды конструкторы бюро механизации познакомили Красильникова со своими вариантами оборудования для расточки блоков. Ни один из вариантов не давал, как потом выяснилось, такого эффекта, как станок Красильникова.

— И эту более чем четырехтонную махину вместе с двухтонным блоком вы хотите поставить на существующий в цехе станок? — критиковал горячо новатор.— Точности не получите! Нужна принципиально новая схема станка.

И вот такой станок появился. Пока в чертежах Красильникова...

А время поджимало. Срывалась годовая программа выпуска первой промышленной партии дизелей 6ЧН 21/21. Дизелисты с

нетерпением ждали новый станок. Но инструментальный, да и другие цехи, занимавшиеся внедрением станка, испытывали свои трудности. Нервничал молодой начальник инструментального цеха В. И. Халин (ныне главный инженер завода).

— План «горит» по производству оснастки, инструмента, а тут — станок! Что мы, станкостроители что ли? — выговаривал он при случае рационализатору, хотя в душе понимал значение и важность станка для производства.

—Владимир Иванович, а я при чем? Говори главному инженеру Денисову! Станок не мне нужен — заводу! — обижался Красильников.

— Эх, Макарыч, Макарыч! Покоя мне нет! — вздыхал начальник цеха и, шутя, добавлял: ночами не сплю через этот станок. Все торопят. Давай, давай!..

Но как бы трудно не было, инструментальный цех справился и успешно провел испытания нового станка и затем передал его цеху дизелей.

Прошли годы. Многое изменилось в жизни новатора. А станок, созданный им, по-прежнему работает в ритме цеха, согласно сменным заданиям.

Невысокий, с обычный стол, станок Красильникова поначалу не приметишь среди крупногабаритных станков отечественного и импортного производства.

Молодой токарь в рабочей спецовке скомандовал крановщице: «Стоп». Ловко установил двухтонную заготовку на базирующие штифты и сразу приступил к настройке рабочей части станка. И по тому, как рабочий легко справился со всеми операциями, чувствовалось — парень доволен первоклассным оборудованием. «Станок Красильникова оригинален! — с гордостью отзывается о нем начальник цеха дизелей Анатолий Васильевич Горелов.— С помощью его удается не только вести качественную обработку блоков, но своей высокой производительностью и надежностью станок открывает перспективу крупносерийного производства дизелей».

Обработка блоков является одним из самых «узких мест» на дизелестроительных заводах. Когда балаковские специалисты побывали у свердловчан, то главный технолог турбомоторного завода им. К. Е. Ворошилова не поверил, что у них блок обрабатывается по самому высокому классу точности. Не поверили уральцы, что рабочие при сборке коленчатого вала не производят трудоемкую ручную «шабровку», не поверили, что при выходе из строя подшипника его можно заменить любым новым, без подгонки поверхностей. А весь секрет взаимозаменяемости подшипников в первоклассной обработке блоков на новом металлорежущем спецстанке Р. М. Красильникова.

Оригинальность станка в его схеме: сквозь неподвижно закрепленный блок, вращаясь, проходит часть станка.

В народе не принято о товарищах-героях говорить высокие слова. Но о Красильникове иначе, как сказал начальник производственно-диспетчерского отдела Владимир Иванович Сергеев, не скажешь: «Красильников заслуженно заслуженный новатор. Редкий, самобытный талант механика».

Сам новатор относится к титулам скромно. Лишь гордится тем, что будучи рабочим, может на равных говорить с ведущими специалистами.

Смотром, показавшим производственную и гражданскую зрелость заводского коллектива, стало соревнование за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. На одну ступень выше поднялась в цехах культура производства. Повсеместно внедрялась научная организация труда, обеспечившая улучшение качества дизельной продукции.

— Февраль 1970 года,— вспоминает начальник цеха агрегатов С. Ф. Юдин,— наш коллектив был на подъеме, выполнил месячное задание на 103,5%, с первого предъявления мы сдали 94% товарной продукции вместо 93% по обязательствам. Такие мастера своего дела, как коммунист Николай Андреевич Варламов, сдавали детали только отличного качества. В этот период рационализаторы цеха технолог Н. П. Тайков и наладчик Н. А. Соколов удачно изменили технологию обработки многих деталей. Их предложения повысили производительность труда и улучшили качество дизельной продукции.

Большой опыт помогал качественно работать токарям Н. В. Кочетову, П. Н. Моргунову, П. Н. Маштакову, сверловщикам А. И. Крюкову и Вик. К. Шерстянкину.

Не отставали от ветеранов и молодые рабочие цеха агрегатов.

«В нашей комсомольской организации парни и девушки работают под девизом «Юбилею Ленина — мастерство и поиск молодых» — писала в местной газете секретарь бюро ВЛКСМ цеха агрегатов Т. Федосеева.— Борьба за экономию и бережливость, качество выпускаемой продукции — главное направление в производственной деятельности комсомольцев цеха агрегатов. Молодые токари Александр Сагай, Александр Мамелин в совершенстве овладели своей специальностью и сейчас, выполняя сложные заказы для нового двигателя, сдают продукцию с первого предъявления.

...Саша Мамелин учится в 10 классе школы рабочей молодежи, занимается спортом. Он играет в хоккей в команде завода, а Александр Сагай учится на вечернем отделении общетехнического факультета...»[25].

Трудовой и общественной активностью в цехе агрегатов отличился и фрезеровщик Александр Моргунов — сын ветерана труда и войны. Отлично работал. Стал кандидатом в члены КПСС. Учился в вечерней музыкальной школе. Как член штаба комсомольского прожектора, вооружившись фото-

аппаратом, участвовал в комсомольских рейдах. Его «Зоркий» подмечал все: захламленность рабочих мест, слишком длительные «перекуры», опоздания на работу и другие нарушения трудовой дисциплины.

Н. А. Варламов — лучший токарь завода, наставник молодежи, кавалер орденов Октябрьской революции и «Знак Почёта»

В. Г. Данилин — бывший фронтовик, ставший в IX пятилетке лучшим диспетчером, кавалер боевых орденов: Славы, Красной Звезды и Отечественной войны

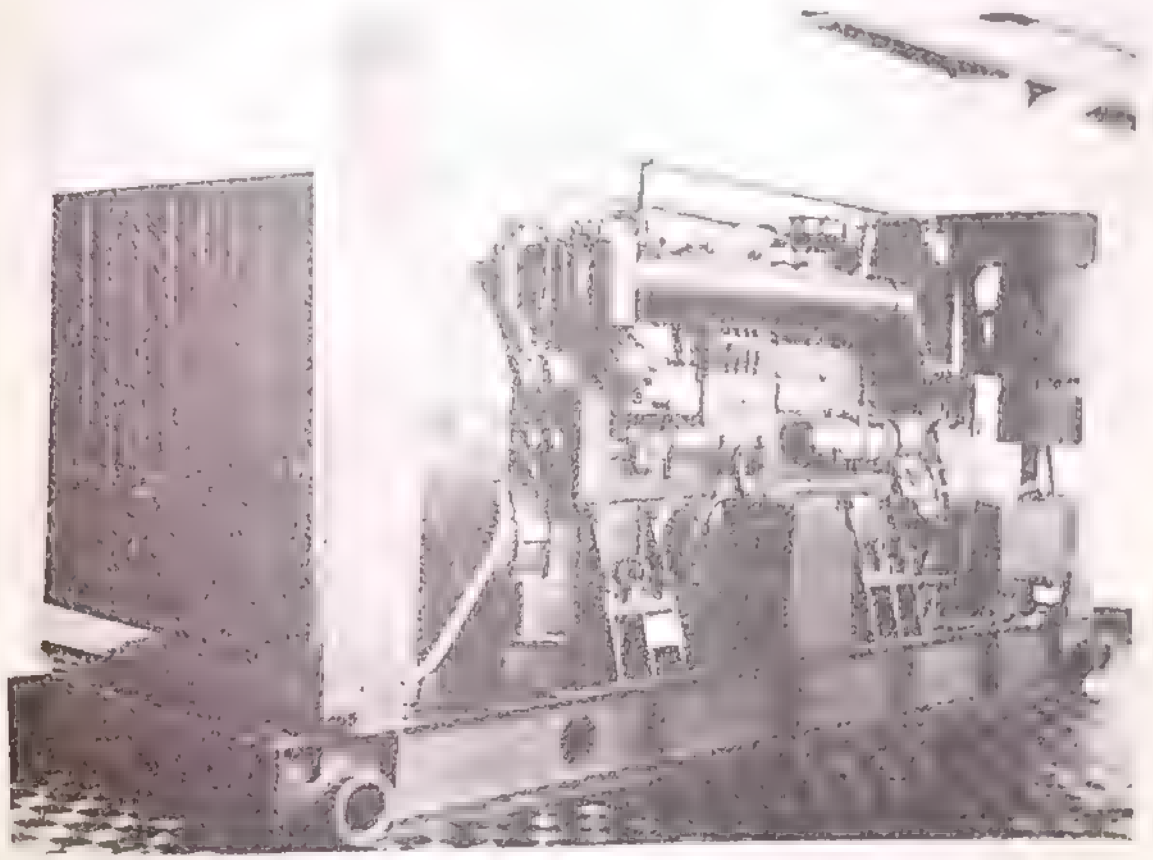
Невысокий имел разряд молодой токарь Юрий Храмов, но он самостоятельно выполнил ряд заказов высокого класса точности. Предельно внимательно, собранно работал, сдавая детали ОТК с первого предъявления, токарь Р. Ф. Каррая станет лучшей в области.

В дни ленинской вахты звания «Лучший цех министерства» добился коллектив инструментального цеха, славный многими починами. Только с первого предъявления здесь сдавали свою продукцию резьбошлифовщик секретарь комсомольской организации цеха Виктор Курячий, фрезеровщики А. Емельянов и П. Ефремов — призер заводских и городских конкурсов на лучшего фрезеровщика. Звание «Лучший токарь министерства» завоевал В. Н. Юленков — представитель славной рабочей династии.

Призыв ЦК ВЛКСМ «Юбилею Ильича — мастерство и поиск молодых» нашел горячий отклик у 320 комсомольцев завода. Широкую поддержку он получил в комсомольской

организации литейного цеха, где секретарем работал Юрий Воронин — молодой специалист, старший мастер цеха. Он начал активизацию молодежи с регулярных проведений комсомольских собраний, на которых поднимались вопросы о качестве продукции и творческом отношении молодежи к работе. Собрания зародили чувство коллективной ответственности. Сдружили коллектив совместные вечера, посещения кино, спортивные мероприятия, выезды на отдых к живописным местам Волги.

Комсомольцы цеха установили тесную связь с подшефной школой № 4, водили старшеклассников на экскурсию в свой горячий цех. Некоторые старшеклассники потом выбрали себе профессию литейщика. Комсомольское бюро наладило регулярный выход стенгазеты «Литейщик» и сатирического листка «Пылесос».



Силовой агрегат СА—10 для буровых установок. Удостоен государственного Знака качества. Поставляется в 8 стран мира

Примером творческого отношения к жизни служил сам секретарь Юрий Воронин. Однажды он показал начальнику цеха Е. А. Бутенкову свои чертежи новой литейной оснастки (придумал новый стояк литейной воронки). Подсчитали вместе. Получили годовую экономию 66,3 тонны чугуна. Это было плюс к тем 100 тоннам, которые дали новаторы-металлурги В. П. Раевский и В. П. Петроченков, изменившие технологию изготовления рабочего цилиндра.

А почин Ю. Воронина «Рабочей минуте — полную отдачу» комсомольцы литейного цеха поддержали на юбилейном собрании, состоявшемся 22 апреля 1970 года. Вскоре почин литейщиков завода подхватили все комсомольцы города, начавшие

соревнование в честь XVI съезда ВЛКСМ, открывшегося спустя месяц.

...Двадцать восемь комсомольцев трудились в литейном цехе в дни ленинской юбилейной вахты. Двадцать восемь разных характеров. Частица в большом молодежном коллективе балаковской орденоносной комсомолии, а след в истории оставила добрый.

Финалом социалистического соревнования на 100-дневной ударной вахте в честь дня рождения В. И. Ленина явился коммунистический субботник, состоявшийся 11 апреля 1970 года. Вместе со всеми пришли на праздник труда ветераны Н. Г. Ловцов — литейщик и участник гражданской войны, А. В. Ярцев — представитель первой комсомольской ячейки завода, В. А. Отставнов, А. Н. Кочетков — ветераны Отечественной войны и другие пенсионеры.

Попросился встать за рабочее место бывший термист инструментального цеха Якоб Хендрикович Удекюль, которому в юности довелось участвовать на первом Всероссийском коммунистическом субботнике. В этот день он произвел высококачественную закалку доброй сотни токарных резцов. В родном коллективе инструментальщиков провел ленинский субботник старейший токарь П. М. Седов.

В цехе дизелей в тот день убеленные сединами слесарь Максим Иванович Марченко и Алексей Иванович Кондратьев (в прошлом начальник ремонтного цеха) взялись отремонтировать старенький станок.

«Соревнуясь за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина,— писала газета «Коммунист»,— балаковские машиностроители сделали крупный шаг вперед. С начала пятилетки они выпустили сверх плана на 1,2 млн. рублей продукции. Экономия от снижения себестоимости составила 600 тыс. рублей. Весь прирост продукции обеспечен благодаря росту производительности труда».[26]

Партийная организация, нацеливая трудящихся на досрочное выполнение задания восьмой и последующих пятилеток, не упускала из поля зрения и вопросы социального развития.

В 1968 году въехали в новый благоустроенный дом 64 семьи. В этом же доме нижний этаж отвели под магазин полуфабрикатов «Кулинария» и кафе «Юность». В следующем году был заложен по ул. Коммунистической 100-квартирный дом № 139. В первые заводские коттеджи по ул. Садовая и Гагарина провели газ. Заложили фундамент спортзала.

После перехода завода с 1967 года на пятидневную рабочую неделю с двумя выходными многие рабочие охотнее взялись за повышение своего технического и общеобразовательного уровня. Молодые и даже кадровые рабочие в возрасте пошли учиться в школу рабочей молодежи, в техникум или школу мастеров, открытую при заводе.

«Я проработал на заводе до этого 18 лет,— вспоминает ветеран труда и войны А. И. Сергеев.— Почти десять лет руководил сменой на одном из участков цеха дизелей. Остро ощущал недостаток знаний, но учиться не хватало времени: работа по сменам, семья. Переход на пятидневку позволил нам, мастерам-практикам, сесть за парты. Кроме меня школу мастеров, открывшуюся при заводе по нашей просьбе, закончили мастера В. П. Трифонов, Л. П. Соловушков, Б. И. Волков, С. Ф. Милешин и многие другие. В канун ленинского юбилея 65 работников завода получили удостоверения о среднем техническом образовании. В этот год дипломниками и выпускниками химико-технологического техникума стали слесари В. Толкунов и наладчик Б. В. Гречкин. Вечерний институт закончил мой брат В. И. Сергеев, ныне начальник производственно-диспетчерского отдела завода».

В честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина молодежь завода провела летнюю и зимнюю спартакиаду и смотр художественной самодеятельности.

В тот год на заводе было 848 любителей спорта и физкультурников. Работу возглавлял член комитета комсомола, ныне директор спортзала В. И. Сумбаев. Всего в низовых организациях насчитывалось 87 физоргов. Особой активностью среди них выделялись исследователь экспериментальной лаборатории член комитета комсомола В. Филатов, технолог литейного цеха В. Брюханов и начальник конструкторского бюро отдела главного технолога В. Ф Фомин, бывший секретарь комсомольского комитета.

Широкую известность в Балакове получил общезаводской хор, в котором участвовало в юбилейном году до 100 самодеятельных артистов.

Среди солистов высоким мастерством и лиричностью исполнения прославилась рабочая литейного цеха Антонина Терехина и инженер-металлург Валентина Славнова, молодой конструктор Юрий Гаврилов и другие.

Отличный концерт художественной самодеятельности был посвящен 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

ОТ СЪЕЗДА К СЪЕЗДУ

Только отметила страна ленинский юбилей, как развернулось соревнование за достойную встречу XXIV съезда КПСС.

Став на трудовую вахту в честь высшего форума коммунистов, балаковские машиностроители уже к дню Октябрьской революции рапортовали Родине о досрочном выполнении

задания восьмой пятилетки и выполнении государственного плана девяти месяцев текущего 1970 года.

— Пятилетний план по реализации и другим показателям коллектив выполнил досрочно на 40 дней, то есть к 5 ноября 1970 года,— вспоминает Д. И. Науменко.— В итоге мы дали сверх плана товарной продукции на 2,5 млн. рублей. За высокие производственные успехи в социалистическом соревновании и в честь Дня машиностроителя Министерство тяжелого, энергетического и транспортного машиностроения и ЦК профсоюза рабочих машиностроения наградили лучших работников завода Почетными грамотами и значками «Отличник социалистического соревнования».

Делегат XXIV съезда КПСС, заслуженный рационализатор РСФСР *Р. М. Красильников*, изобретатель металлорежущего станка

С нового года рабочие завода еще активнее включились в соревнование по достойной встрече XXIV съезда КПСС, состоявшегося в марте 1971 года. В числе делегатов съезда был и слесарь-инструментальщик завода им. Ф. Э. Дзержинского Р. М. Красильников. На съезде Р. М. Красильников встретился с председателем Саратовского облисполкома Н. С. Александровым и министром В. Ф. Жигалиным, которые интересовались делами завода. А рассказать о хорошем было что. Подарком съезду стали новый дизель 6ЧН 21/21 мощностью 750 л. с. и экономия 205 тонн черных и цветных металлов, 300 тысяч кВт. часов электроэнергии. Личным вкладом Р. М. Красильникова было рацпредложение по созданию первоклассного металлорежущего станка.

После съезда наш делегат долго еще находился под впечатлением партийного форума. Привез брошюру, написанную министром, с автографом, фотографии и различные сувениры. Рабочие завода и города, учащиеся ПТУ и школьники наперебой приглашали Р. М. Красильникова рассказать о съезде.

XXIV съезд КПСС постановил: добиться за девятую пятилетку увеличения ресурса дизелей в 1,5—2 раза, а дизели образца 1975 года выпускать с ресурсом поршневой группы не

менее 10 тыс. часов и ресурсом до капитального ремонта 30 тысяч часов. Директивные указания съезда обязали машиностроителей увеличить производство тепловозных двигателей и силовых агрегатов для буровых установок.

К отчетно-выборной заводской партийной конференции, состоявшейся 1 декабря 1973 года, полутысячный коллектив коммунистов добился неплохих результатов. Как отметил докладчик секретарь парткома С. И. Гуртовой, объем реализованной продукции за 10 месяцев возрос на 13,6 процентов по сравнению с тем же периодом 1972 года.

Партийный разговор о состоянии трудовой дисциплины в цехе. Секрётарь парткома *В. Ф. Зуев* беседует с начальником механического цеха № 4 *Ю. Ф. Евграфовым* (слева) и секретарем партбюро *А. С. Рулевым* (справа). Фото 1984 г.

Забегая вперед, скажем, что за период между XXIV и XXV съездами КПСС рост производительности труда достиг 40%!

Пересмотреть свои возможности, вскрыть резервы производства, выработать конкретные личные планы на девятую пятилетку помогла коммунистам эта конференция и предшествующая кампания по обмену партийных билетов.

В начале апреля 1973 года, когда сошел снег и по-летнему ярко светило солнышко, большая группа дизелестроителей направилась в горком партии. Заходили, смущаясь осматривались. На столах — цветы. На стене — портрет Ленина. После приветствия секретарь горкома А. В. Дегтев сказал:

— Товарищи, в соответствии с решением областного комитета партии, сегодня в городской парторганизации начинается обмен документов. Первыми новые партийные билеты получаете вы, товарищи,— рабочие, инженеры, инженерно-технические работники и служащие завода имени Ф. Э. Дзержинского.

И это закономерно. Большой пролетарский отряд завода был надежной опорой в борьбе за Советскую власть в Балакове. Его революционные традиции проложены в годы пятилеток, в трудную годину Великой Отечественной войны.

Сегодня эти традиции дополняются новым содержанием. Машиностроители успешно выполняют государственные планы производства продукции, освоения новой техники. Коллектив завода внес посильный вклад в строительство гидроэлектростанции, химкомбината, много делает для досрочного ввода в эксплуатацию химического завода фосфорных удобрений.

С теплыми словами обратился к товарищам член КПСС с 1918 года кавалер ордена Ленина М. К. Луканин, который напомнил, что новый партбилет с изображением В. И. Ленина — символ принадлежности к многомиллионной армии единомышленников, верой и правдой служащих своему народу.

В числе первых новые партийные билеты получили старейшие рабочие завода П. А. Раков, И. В. Шмелев и Б. А. Тюрин.

Более 40 лет проработал в механическом цехе Иван Васильевич Шмелев. Был первым стахановцем, стал мастером. Здесь вступил в ряды КПСС.

— Велика честь быть коммунистом,— сказал И. В. Шмелев после вручения ему партбилета нового образца.— Велика и ответственность. Наш цех агрегатов успешно выполнил план первого квартала. Цель наша — выполнить к 28 декабря годовой план. И мы ее достигнем.

Взволнованную речь произнесла передовая стерженщица литейного цеха А. К. Семочкина.

Среди тех, кто получали первыми в городе новые партийные документы, были главный конструктор В. И. Разуваев, заслуженный рационализатор РСФСР Р. М. Красильников, слесарь-сборщик А. Н. Фролов, награжденный серебряной медалью ВДНХ СССР, токарь В. Н. Юленков.

Обмен партийных билетов заставил каждого коммуниста от рабочего до директора как бы со стороны посмотреть на себя. А так ли я работаю, живу, как подобает коммунисту? В горкоме партии в тот день был и В. А. Храмов. Своим многолетним трудом и участием в боях Великой Отечественной войны он доказал свою преданность делу партии. Василий Антонович Храмов воевал старшиной на Тихом океане. После войны был лучшим плотником УКСа, заносили его имя в заводскую Книгу почета. А когда сдали в эксплуатацию блок дизелей, перешел он к старшему брату Сергею Антоновичу Храмову работать в бригаду разметчиков. С. А. Храмов на фронте был сапером. А саперу известно, ошибка стоит жизни. Профессия разметчика чем-то схожа с саперской, хотя для жизни не опасна. Ведь после того, как братья Храмовы разметят блок дизеля или коленчатый вал, десятки других рабочих по их

разметкам ведут тысячи технологических операций. Ошибись хоть в одной разметке — получится брак дорогостоящей детали. Сорвется план цеха, а значит и завода. К чести коммуниста В. А. Храмова, такое не случалось.

Отличную школу братьев Храмовых прошел и сын С. А. Храмова — Виктор Сергеевич Храмов, ныне секретарь партбюро цеха дизелей.

Обмен партийных билетов побудил еще раз мысленно проанализировать ту огромную ответственность, какую приняли на свои плечи по созданию высокофорсированных дизелей коммунисты, руководители производства. Нелегкая задача стояла перед главным конструктором В. И. Разуваевым, хотя позади уже был определенный конструкторский и организаторский опыт. В 1963 году он возглавлял партком завода, а с 1965 года отдел главного конструктора. Пройдет год после обмена партийных билетов, и он взвалит на свои плечи непомерно тяжелую ношу ответственности главного инженера завода.

Можно привести десятки случаев, где Валентин Ильич проявил себя как грамотный инженер и решительный руководитель, умеющий находить оптимальный вариант в той или иной ситуации. При этом он не считался со временем и с теми, кто по субъективным причинам тормозил выполнение поставленной перед ним задачи.

Вспоминается такой случай, связанный со стихийным бедствием. Была дружная весна. Уровень Волги со стороны нижнего бьефа Саратовской ГЭС им. Ленинского комсомола поднялся настолько, что волжская вода по подземному стоку р. Балаковки пошла навстречу ее водам. Местные жители с тревогой наблюдали, как час от часа уровень Балаковки поднимался и вот уже дошел до их домов. Критическая ситуация. Жители в панике. Раздался звонок в кабинете главного инженера: «Валентин Ильич, Вы как депутат горсовета, помогите остановить разлив на Балаковке».

Варианты были разные. Главный инженер принял такое решение: смонтировать ряд мощных установок с водяными насосами. Рассчитали количество труб и их диаметр. Слесари-монтажники завода быстро смонтировали на правом берегу Балаковки насосы, двигатели, электросварщики сварили трубы, концы которых вывели через дамбу в водохранилище (верхний бьеф). День и ночь дежурные мотористы качали воду из Балаковки обратно в Волгу. Вскоре подъем уровня речки прекратился. На сердце жителей сразу отлегло...

А сколько головоломок пришлось решать ему в связи с техническим перевооружением цехов.

Такая же задача выпала на долю и нового директора завода С. В. Денисова. Нелегким оказался директорский портфель...

Пожалуй, всех дольше нес его ныне персональный пенсионер

союзного значения Д. И. Науменко. В 1973 году ему исполнилось 60 лет. Возраст и диагноз врачей (к счастью ошибочный) заставляли подумать о своем здоровье и судьбе родного завода. Уход на пенсию всегда болезненно воспринимается, тем более уход с директорского поста. Ведь кроме ответственности руководитель имеет приличный оклад и почет. Чего греха таить: порой пока человек работает, его все замечают, а ушел на пенсию — забывают. Но в раздумьях Д. И. Науменко забота о личном благополучии занимала места меньше всего.

Волновал вопрос: кому из своих питомцев передать штурвал «большого лайнера» — современного завода. Заступил на пост директора Д. И. Науменко, когда завод выпускал маломощные нефтянки в 22 л. с., а сдал дела в 1974 году, когда на стенде испытывался двенадцатицилиндровый высокооборотный мощный дизель в 1500 л. с.! За долгие годы руководства старейшим в отрасли предприятием к Д. И. Науменко пришли все от рядового рабочего до министра. Но жизнь идет неуклонно вперед и с каждым годом усложняется. Поспевать за ней директору-ветерану стало труднее. Личный авторитет для слишком исполнительных подчиненных служил вроде гипноза тогда, когда требовалось аргументированное возражение или помощь директору.

Вопрос о передаче дел был очень серьезным и решился не сразу. Выбор пал на главного инженера завода С. В. Денисова. Не только потому, что он ближе стоял по служебной лестнице. Сергей Васильевич Денисов прошел все ступени административного роста на заводе, знал дела каждого цеха и был, как Науменко, поборником технического прогресса. Большим плюсом было и то, что С. В. Денисов работал раньше секретарем парткома, знал людей, их нужды и заботы.

После декабрьского Пленума ЦК КПСС (1972) коммунисты завода поставили перед собой цель — к концу пятилетки дать Людиновскому тепловозостроительному заводу дизель 6ЧН с почетным пятиугольником государственного Знака качества. Эту задачу из-за обрушившейся беды коллектив выполнил несколько позже. Но благодаря конкретной цели все, от рабочего до директора, включились в борьбу за качество выпускаемой продукции.

...В ту ночь 27 сентября 1974 года весь коллектив завода боролся с пожаром в цехе агрегатов, не давая перенестись пламени на соседние ремонтно-механический и литейный цехи. Рискуя жизнью, заместитель директора А. М. Новомлинский, мастер И. В. Гвоздев, водитель электрокара В. И. Пряхин и другие рабочие успели от цеха вынести баллоны со сжатым кислородом и ацетиленом.

К счастью, обошлось без жертв. Но убытки завод понес большие. Это сказалось и на сроках присвоению дизелю заводского и государственного Знака качества. Вышли из строя

не только многие важные дорогостоящие станки, но и большая часть здания.

Потребовалось громадное напряжение. Благодаря инициативе слесарей-механиков В. А. Курамшина, А. П. Куликова, И. Г. Шарапова, А. Ф. Кураева, токарей А. Дойникова, А. И. Бондина, рабочих ремонтно-механического цеха и других цехов, были восстановлены многие металлорежущие станки. В субботниках добровольно участвовали технологи, конструкторы, металлурги и представители других служб завода.

22 октября 1974 года на площадке между модельным участком и старой маминской кузницей состоялся митинг по случаю закладки фундамента нового цеха агрегатов. Весной 1976 года в новый корпус из сборного железобетона, построенный хозспособом, въехал коллектив агрегатчиков. Сюда же перевели коллектив инструментального цеха. В старом инструментальном цехе остался гальванический участок, туда же был переведен кузнечно-прессовый участок.

Часть рабочих цеха агрегатов перешла еще в 1973 году в новый механо-термический цех.

Несмотря на стихийное бедствие коллектив завода увеличил объем производства на 12 процентов по сравнению с 1973 годом. Не был сорван план и по новой технике. Одновременно с серийным выпуском дизеля 6ЧН 21/21 проектировался, изготовлялся и испытывался дизель 12ЧН 21/21 (для передвижных электростанций). Один образец двенадцатицилиндрового V-образного дизеля с прицепными шатунами завод передал в г. Киев институту электросварки им. Патона, который создал установку «Север-1» для сварки труб большого диаметра.

В девятой пятилетке, выполняя еще одну важную задачу партии, завод резко увеличил количество и качество товаров народного потребления, участок по производству которых с 1969 по 1981 годы возглавлял кавалер орденов Трудового Красного Знамени и Красной Звезды член завкома профсоюза мастер Петр Васильевич Потапов. Все договоры по номенклатуре с базами Госхозторга и Роскультторга выполнялись в срок. Только за годы девятой пятилетки объем производства по договорам увеличился в 2,5 раза. Почти во всех уголках Советского Союза продаются гири, гантели, стеклорезы, карнизы, пластмассовые бельевые прищепки и другие изделия с товарным знаком завода им. Ф. Э. Дзержинского.

Осуществленные мероприятия по техническому прогрессу позволили заводу к XXV съезду КПСС выпускать дизели и товары народного потребления без рекламации от потребителей.

Дизель 6ЧН 21/21 увеличил ресурс до 21 тыс. часов, вместо 18 тыс. часов. Это дало экономический эффект 500 тыс. рублей в год. Увеличение надежности и моторесурса дизелей семейства ЧН21/21 сделало реальнее перспективу

присвоения дизелю 6ЧН 21/21 заводского, а затем государственного Знака качества. Это отразилось и во встречном плане в честь 75-летия завода.

«Для серийного выпуска дизелей 6ЧН,— вспоминает И. Я. Штейнбок,— коллектив отдела главного технолога разработал только в 1973 году более 1400 единиц технологической оснастки, 180 штампов и внедрил 39 специальных и агрегатных станков. К началу партийной конференции мы произвели перепланировку цехов и участков. В сентябре 1973 года сдали в эксплуатацию новый механо-термический цех, где начальником цеха успешно работал молодой специалист — ныне заместитель главного инженера В. М. Багаев.

Большую инициативу в техническом перевооружении завода проявил соревнующийся с технологами коллектив отдела главного металлурга, созданного на заводе еще в 1945 году. Так, коммунисты П. В. Мельник, И. А. Усенко и В. Ф. Хан внедрили новые виды сварки, штамповки, термообработки и защитных покрытий деталей — кадмирование, хромирование и электрополирование».

В девятой пятилетке зародилось соревнование по цепочке: конструктор — технолог — металлург — рабочий механических цехов — слесарь-сборщик дизеля. Все участники согласно договору обязаны были вовремя обеспечивать фронт работ следующему звену.

В социалистическом соревновании «от чертежной доски — до станка» активное участие приняли рабочие династии. Так, И. А. Ухачева, внучка первого монтера «Русских дизелей» В. К. Ярцева, проектировала детали дизеля 12ЧН 21/21, а Ю. Н. Бойко, сын литейщицы и первой коммунистки завода, как ведущий технолог ОГТ, участвовал во внедрении новых технологических линий в цехе агрегатов и цехе дизелей. В составлении технологии по чертежам дизеля 12ЧН принимала участие технолог механо-термического цеха Н. А. Толчеева, внучка токаря М. Ф. Серяева — ученика изобретателя Ф. А. Блинова. В расчетах мощностей завода участвовала О. Н. Кутузова — внучка старейшего монтера П. Я. Шестакова.

В модельном цехе сыновья старейших рабочих В. А. Марьин и А. И. Вдовин изготавливали деревянные модели на дизели 6ЧН 21/21 и 12ЧН 21/21. В подготовке металлической оснастки, инструмента производительностью и качеством отличились токари В. Н. Юленков с сыном Сергеем и Алексей Агапов — внук Ивана Никифоровича Агапова, члена КПСС с 1928 года.

Цепочку продолжали станочники, изготавливавшие детали новых дизелей. Среди них — ветеран Д. Г. Макаров с сыновьями, молодой токарь опытного цеха А. А. Мамин — внучатый племянник основателей завода, и токарь цеха агре-

гатов В. К. Шерстянкин, сменивший отца ветерана труда и войны. В сборке и доводке новых дизелей участвовал инженер В. В. Крохин — внук и сын работников завода.

Присвоению тепловозному дизелю заводского, а затем государственного Знака качества предшествовала работа по плану-графику доведения деталей и узлов до требований аттестационной комиссии.

Важную помощь в организации высококачественного труда оказали работники диспетчерской службы и ОТК.

В течение девятой пятилетки из года в год повышался процент сдачи ОТК деталей с первого предъявления. Если в 1971 году с первого предъявления сдавали 94 процента, то в конце 1975 года — 97 процентов деталей.

Накануне первой заводской партийной конференции 146 отличников качества работали по доверенности ОТК.

И вот 19 апреля 1977 года на завод пришла радостная весть: балаковскому дизелю 6ЧН 21/21 (марки 211 Д—3) присвоен государственный Знак качества. Это была победа всего трудового коллектива.

С начала девятой пятилетки в первичных комсомольских организациях ежемесячно велись экраны социалистического соревнования, в которых рядом с количественными показателями стояли проценты сдачи продукции с первого предъявления, взятые по личным обязательствам и фактические.

Первый «Экран» появился в инструментальном цехе. Здесь болели за качество все комсомольцы, а особенно шлифовщик Михаил Лысенков, избранный в 1971 году секретарем комсомольской организации. Сейчас он работает инженером-технологом, связи с комсомолом не теряет, на общественных началах тренирует детскую хоккейную команду.

Инициативу инструментальщиков поддержала отчетно-выборная заводская комсомольская конференция, состоявшаяся в декабре 1972 года. Примечательно, что в президиум конференции, наряду с молодыми передовиками девятой пятилетки, был избран ветеран партии и комсомола А. В. Ярцев.

Александр Васильевич Ярцев радовался, что дожил до полувекового юбилея заводской комсомольской организации. Численность за пятьдесят лет выросла от 12 до 456 комсомольцев. Из них 285 комсомольцев соревновались за звание «Ударник коммунистического труда». 15 молодых рабочих трудились с личным клеймом качества. Такие станочники, как А. Мамин, П. Ефремов, В. Курячий, Г. Макаров, А. Пантелеев и другие, не отставали от кадровых рабочих. А комсомольцы А. Сергеев, А. Вошкин, В. Бабич работали в счет 1973 года.

«Качество продукции. Не так это просто выпустить детали только отличного качества, не снижая в то же время

производительность труда»,— говорил на конференции делегат Геннадий Макаров. Трудно было на первых порах ему, представителю династии Макаровых, отстаивать фамильную честь. Норму не мог выполнить и качество было не на высоте. Поддержал новичка дружный комсомольский коллектив. К 1973 году у Геннадия и работа стала спориться. Комсомольцы избрали его членом цехового бюро.

Прошло два-три года, и Геннадий сам уже передавал опыт молодым рабочим.

«Поколение комсомольцев семидесятых годов более развитое, грамотное, чем были мы в двадцатые,— заметил после конференции ветеран комсомола А. В. Ярцев.— Преуспела молодежь и в труде и в спорте».

Число физкультурников и спортсменов в 1974 году превысило 1000 человек. Было подготовлено 344 спортсмена-разрядника, 146 значкистов ГТО. А в сдаче нового комплекса ГТО участвовало 1050 работников завода. Спортсмены завода успешно выступили в городских соревнованиях по ручному мячу, настольному теннису, футболу, волейболу, баскетболу, хоккею и шахматам.

70-е годы стали всплеском в культурно-массовой работе, развитии художественной самодеятельности. Именно тогда зародились комсомольские «огоньки», до сих пор любимые молодежью. Первый, посвященный проводам в армию молодых дизелестроителей, «загорелся» в октябре 1975 года.

В комсомольской жизни 70-х годов заметный след оставили члены комитета комсомола П. Чучлова, В. Курячий, В. Бабич, А. Соловьев, Н. Семочкин и В. Шапошников.

Разная молодежь, но в главных чертах с одинаковой судьбой. Вот одна, может быть, самая типичная.

Комсомолец Валерий Шапошников, как и Анатолий Соловьев и Николай Семочкин, представитель известной династии. Дед — участник революции, гражданской войны, отец — ветеран Отечественной войны. В инструментальный цех Валерий пришел после окончания средней школы. Отсюда провожали его в армию. Вернувшись, сразу же включился в «поход за качество нового дизеля».

По итогам 1973 года Валерий был награжден знаком «Победитель социалистического соревнования». Работая, учился в политехническом институте и участвовал в художественной самодеятельности. В десятой пятилетке был признан лучшим рационализатором цеха. Только за 1978—1979 гг. он подал более десяти предложений, направленных на повышение уровня механизации инструментальных работ и качества выпускаемой продукции. Валерий Геннадьевич Шапошников сегодня руководит технологическим бюро инструментального цеха.

В девятой пятилетке у комсомольского актива родилась

...ы создания музея боевой и трудовой славы завода. По...учили ее осуществить автору этих строк. Началась кро...тливая работа по поиску документов, раскрывающих роль ...предприятия в истории отечественного машиностроения. Бли...зились торжества по случаю 75-летия завода. К созданию музея подключились секретарь парткома С. И. Гуртовой, заместитель председателя завкома В. Ф. Зуев и старший инженер БТИ Г. Д. Гвоздева.

Для изготовления стендов и оформления интерьера музея на неделю от основной работы были освобождены плотники комсомолец В. Граблев и ветеран войны Н. А. Катков. Артиллерийская пушка, которую обслуживал Катков, ныне демонстрируется в музее Вооруженных Сил СССР. Фото этой исторической пушки, сделавшей первые залпы по гитлеровской Германии, Н. А. Катков передал в заводской музей.

«От всей души». Популярная телепередача в гостях у балаковцев. Ведущая *В. М. Леонтьева* вручает модель трактора «Карлик» ветерану завода *С. М. Серебрякову*. Фото 1976 г.

В оформлении заводского музея приняли участие высококвалифицированные модельщики А. П. Петраков и А. И. Вдовин, которые изготовили из красного дерева пять навесных витрин. Затем к подготовке экспозиции подключились секретарь комсомольской организации ОГТ Виктор Васильев — сын старейшего конструктора и фотограф-любитель, инженер-экономист Н. Н. Дмитриев, который сделал несколько сот фотокопий редких документов, сохраненных ветеранами завода.

Из домашних архивов принесли личные фотографии ветераны А. В. Ярцев, В. А. Отставнов, А. И. Кондратьев, А. С.

Ляпаев, П. И. Кузьмин и П. М. Серяев. Удостоверение, фото делегата X съезда ВЛКСМ А. В. Назарова прислала его вдова из г. Горького. Старейший конструктор С. М. Серебряков передал музею материалы, связанные с созданием первых советских тракторов и нефтяных двигателей системы братьев Маминых. Передал он музею и личные вещи. Среди них логарифмическая линейка, карандаши, готовальня, подаренные ему Я. В. Маминым. В архиве Серебрякова оказались несколько синек на тракторы «Гном» и «Карлик», а также папка 1912 года с рукописными заметками Я. В. Мамина, дневник создания вертикального двухтактного дизельного мотора образца 1917 года.

Они учились вместе с Гагариным. Выпускники индустриального техникума, ветераны завода *А. А. Канаков, З. И. Шикина и А. Г. Шикин*

Комсомольский вожак 1930-х годов А. Е. Седышев принес на завод семейные фотографии, пропуск отца Е. И. Седышева и карманные часы деда И. И. Седышева — первого токаря завода. Краснодарский инженер П. М. Дворников привез и передал личный архив отца М. Н. Дворникова. В папке привезенных материалов оказались уникальные документы по истории создания гусеничного трактора Ф. А. Блинова и первых нефтяных двигателей бр. Маминых. Старейший литейщик В. К. Сучков подарил свои рабочие инструменты и фотографии.

И вот 3 октября 1974 года двери музея боевой и тру-

...ной славы завода им. Ф. Э. Дзержинского широко распах-нулись для первых посетителей.

Право сделать первую запись в Книге отзывов предоста-вили гостю города и завода, «орленку Чапая», организа-тору первой комсомольской ячейки металлистов П. Ф. Коз-лову. Оформление музея и его документы произвели на до-рогого гостя впечатление и он написал такие строчки: «Ког-да смотришь на документы, экспонируемые в музее завода им. Ф. Э. Дзержинского, сердце наполняется гордостью не только за завод, но и за талантливый русский народ...»

На открытии музея была жена изобретателя Я. В. Ма-мина — основателя завода, которая оставила запись со сло-вами «благодарю за внимание, оказанное мужу и мне».

В заводском музее (словацкие друзья). Экскурсию проводит ди-ректор *С. В. Денисов* (1925—1981 гг.)

За короткое время о музее машиностроителей узнали не только рабочие завода и учащиеся школ города, но и пред-ставители других городов и стран. У нас побывали делегации из Саратова, Куйбышева, Хвалынска, Пугачева, Вильнюса, Москвы, Ленинграда. География посетителей обширна: от Мол-давии до Камчатки. Гость с Камчатки Анатолий Петрович Серяев благодарил за память о его деде и отце.

Среди сотни отзывов есть записи гостей из Болгарии, Чехо-словакии, Кубы и других стран.

Совет музея продолжает поиск новых экспонатов, ведет обширную переписку с архивами и музеями страны. Прово-дятся экскурсии для учащихся школ, молодых рабочих и спе-циалистов. На материалах музея готовятся курсовые и дип-ломные работы, а в местных газетах печатаются статьи и очер-ки о трудовых династиях на предприятии.

В воспитании трудящихся на революционных, боевых и трудовых традициях наряду с Советом музея большую работу проводят пропагандисты, политинформаторы, редколлегии стенных газет, женсовет, народные депутаты, агитаторы, наставники молодежи.

Лучшими пропагандистами в системе партийного и комсомольского образования в семидесятые годы зарекомендовали себя В. И. Сергеев, И. Я. Штейнбок, В. А. Большебратский, А. А. Лепсон, П. А. Мурыгин, А. В. Горелов и многие другие коммунисты — бойцы идеологического фронта.

В год 75-летия завода состоялся слет тружениц-дизелистов. В тот год на заводе работало 1241 женщина. Это почти половина работников завода. Все женщины в цехах и отделах завода участвуют в социалистическом соревновании. 343 женщины имели в юбилейном 1974 году личные обязательства. Ежемесячно женсовет совместно с завкомом профсоюза подводил итоги выполнения социалистических обязательств.

Бригада *Р. Ф. Карпенко* (третий слева) — инициатор заводского соревнования в честь 40-летия Победы

По итогам соревнования передовики производства заточница М. Д. Зубкова, инженер-технолог Е. И. Крюкова, фрезеровщица цеха агрегатов А. П. Шустова и другие награждались Почетными грамотами и денежными премиями. Девять лучших тружениц: стерженщина О. И. Колосова, шлифовщица механо-термического цеха Г. А. Мордовина, токарь цеха дизелей Л. В. Пономарева (Поворова) и другие являлись депутатами городского Совета народных депутатов.

В женсовете несколько секторов. Хорошо работал сектор охраны труда, возглавляемый старшим инженером бюро технической информации Г. Д. Гвоздевой, и комиссия по вопитанию детей, где была председателем инженер-химик Е. В.

Лодейное Евдокия Васильевна была частым гостем в подшефной школе и в детской комнате, принимала активное участие в работе с трудновоспитуемыми подростками. Сейчас Е. В. Нейштек на заслуженном отдыхе, воспитывает своих внуков, а заодно и детвору своего двора.

— У каждого есть, наверно, такой человек, которого он считает своим наставником, — рассказывает А. Соловьева. — Для меня таким наставником стала Мария Дмитриевна Зубкова. Помню, впервые мы, несколько вчерашних школьниц, вошли в цех. Вокруг незнакомые люди, множество станков. Откуда-то появилась невысокая плотная женщина с добрыми, улыбающимися глазами.

Мария Дмитриевна долго водила нас по цехам, показывала двигатели, которые здесь делают, познакомила с музеем и традициями завода. Позже она рассказала нам, как в 1941 году, когда враг наседал на Москву, она уговорила девчат и мальчишек своего класса пойти в только что открывшееся в Балакове ремесленное училище. Через год с удостоверением слесарей она, Олимпиада Клеева и Анна Пантелеева пришли в цех...

Стахановцы 30-х годов И. В. Шмелев, А. А. Ямскова и В. А. Отставнов — частые гости на заводе, активно участвуют в воспитании молодежи

С 1946 по 1977 год М. Д. Зубкова трудилась заточницей в инструментальном цехе. 9 мая 1961 года коммунисты приняли ее в свои ряды. Портрет Зубковой не одну пятилетку постоянно был на доске Почета.

Ее профессия требует внимательности. Например, резцы для проточки канавок в поршне нужно заточить с точностью до сотых долей миллиметра. И она отлично выполняла ювелирную заточку. Фрезы, пилы, развертки, сверла — все режущие

инструменты проходили через ее руки. Может быть за внимательность, которую она проявляла к людям не меньше, чем к инструменту, она в течение 14 лет избиралась народным депутатом. Три года она возглавляла депутатскую группу.

— Сколько хлопот нам доставил вопрос с постройкой школьного забора, — рассказывает директор средней школы №4 В. Н. Зуева. – Учащиеся за школой высадили фруктовые деревья, а забора нет. Кто только мимо сада и школьных окон не ходил, отвлекая учащихся, портя деревья. В саду обосновались не только коровы из частного сектора, но и пьяницы. Вопрос о заборе выносился не раз на исполком. Благодаря хлопотам депутата М. Д. Зубковой фруктовый сад и школу огородили от посторонних.

Лучшая заточница IX пятилетки, депутат Горсовета *М. Д. Зубкова*

М. Д. Зубкова сумела вырастить и дать путевку в жизнь трем дочерям. Одна закончила Саратовский государственный университет, вышла замуж, работает в г.Уфе. Двое живут в Балакове. Недавно схоронила мужа. Восемь лет ухаживала за парализованным инвалидом войны... Сейчас М. Д. Зубкова одна, на пенсии, но не замкнулась. Устроилась работать гардеробщицей в Центральную городскую библиотеку. И всегда, когда среди читателей встретит заводского, ее глаза излучают по-прежнему добрый свет.

Лишь однажды огорчилась, когда спросила молодого человека.

— Как живешь?

— Хорошо, тетя Маруся! Женился. Летаю в Сургут... деньги зарабатываю на машину...

Ничего не сказала Зубкова, молча подала пыжиковую шап-

и полушубок. И потому, как она посмотрела ему в глаза, парень смутился и, уходя, сказал:

— Да не расстраивайтесь, вернусь через год опять на завод.

Бывший заводчанин ушел, а Мария Дмитриевна задумалась:

— Вот какая молодежь стала! Только оперился — уже подавай ему машину, отдельную квартиру... А как мы жили? Видно, другое время...

Первый велосипед и патефон — подарки завкома в тридцатые годы — появились у токаря-стахановца А. И. Марьина. Теперь же почти у каждого рабочего есть свой автомобиль или мотоцикл. В каждой квартире магнитофоны, телевизоры и различная бытовая техника.

На заводе им. Ф. Э. Дзержинского в девятой пятилетке справили новоселье 370 семей. В десятой пятилетке еще 272 семьи получили благоустроенные квартиры. Увольняются молодые рабочие не только из-за квартир или оклада. Одни уходят в армию, другие учиться, третьи выбирают новые профессии: промышленность в городе быстро развивается. И все-таки коренные дизелисты ни за какие длинные рубли и благоустроенные квартиры не ушли с родного завода.

БАЛАКОВСКИЕ СИЛАЧИ

XXV съезд КПСС, состоявшийся в марте 1976 года, наметил освоение промышленностью СССР новых тепловозов, дизель-генераторов и автомобилей-самосвалов большой и особо большой грузоподъемности. Балаковские дизелестроители получили задание по расширению производственных площадей с целью увеличения объемов поставки Людиновскому тепловозостроительному заводу дизелей 6ЧН 21/21 и освоения серийного выпуска тысячесильных автомобильных двигателей для Белорусского автозавода.

Еще в начале девятой пятилетки «Гипротяжмаш» разработал 1-ю очередь расширения площадей и увеличения мощностей завода для выпуска дизелей 6ЧН 21/21 и силовых агрегатов. Но строительство новых корпусов все затягивалось. После решений XXV съезда КПСС проект получил «зеленую улицу», но с одной оговоркой. При его внедрении в жизнь предстояло учесть и технологический цикл изготовления нового дизеля 6ДМ-21А для автомобилей-самосвалов грузоподъемностью 75 т.

Тут и столкнулись специалисты завода со сложнейшей инженерной задачей. Приводился веский довод, что утвержденный проект реконструкции завода не годится: конструкция

и технология автомобильных двигателей резко отличается от стационарных и даже тепловозных дизелей.

— Попробуем скорректировать утвержденный проект, так как на разработку, согласование и утверждение нового уйдут годы! — считало большинство.

— Ну, хватим горя! — возражали инженеры, осторожные ко всяким модернизациям.

— Что ж, может быть хлопот будет больше, прогрессивка — поменьше, но зато быстрее дадим стране тысячесильный дизель, — отвечали другие.

Последнее слово было за директором и главным инженером, которые приняли за основу существовавший проект реконструкции завода, со значительной доработкой «Гипротяжмаша».

Пока технологи и металлурги занимались корректировкой генплана и заказами необходимого нового оборудования, строители приступили к нулевым работам. Хозспособом возводить новые цехи оказалось нецелесообразно. Поэтому был заключен договор с генподрядчиком — прославленным коллективом управления «Саратовгэсстрой». И в 1977 году территория завода между старыми цехами и судоходным каналом превратилась в строительную площадку.

В те жаркие дни за временным забором усердно тарахтели, зарываясь в глинистый грунт, работяги-бульдозеры. День и ночь надрывно урчали груженные землей мощные КрАЗы, выпуская черно-сизые клубы дыма, звонко бил дизель-молот, вгоняя поглубже в болотистый грунт первые сваи будущего блока № 3 механосборочных цехов. Блок № 3— гигант по сравнению с опытным, литейным и другими цехами. Площадь его —32 тысячи квадратных метров.

Предстояло увеличить производственные мощности завода в 2,4 раза против существующих ранее. По всему строительному фронту развернулись работы. Кроме блока № 3, возводились бытовой корпус, котельная, блок очистных сооружений, ливневая и фекальная канализации, сооружения водоснабжения, трансформаторная подстанция и блок № 9 для испытательной станции и экспериментальной лаборатории.

Специальные работы по монтажу энергетического, сантехнического, электросилового, технологического оборудования вели 11 субподрядных организаций.

В развернувшемся социалистическом соревновании в честь очередного XXVI съезда коммунистической партии лидерство принадлежало комплексной бригаде Н. Н. Козлова, ныне работающей на сооружении Балаковской АЭС.

На строительстве блока № 3 участвовали и работники завода. Так, по-ударному трудилась бригада комсомольца М. Чертковского. От каждого отдела приходили на субботники инженерно-технические работники и служащие. А когда появилась крыша над головой и полированные бетонные

В новом блоке № 3 механосборочных цехов. На снимке участок станков с ЧПУ

полы в первых трех пролетах блока № 3, подошла горячая пора для заводских слесарей-монтажников, которые установили за короткий срок более 350 станков, в большинстве новых. Часть станков была демонтирована из цеха агрегатов и механо-термического цеха. Отлично потрудились механики энергомеханического отдела, рабочие ремонтно-механического цеха и механо-термического цеха, цеха агрегатов и созданного в те дни нового цеха № 8.

«И все же на каком-то этапе произошел срыв,— писал секретарь парткома завода В. Зуев.— Случилось это из-за того, что строители сняли часть своих людей и направили на другие объекты, по их мнению, более важные. Дело осложнилось еще и тем, что возводили пусковой комплекс восемь крупных организаций»[27].

В сложившейся ситуации коммунисты завода привлекли к нуждам стройки внимание парткома «Саратовгэсстроя». По решению парткома на стройплощадку пришли десятки рабочих из производственных цехов. На многих важных участках удалось укрепить бригады. Позже и сам генподрядчик направил девятнадцать опытных бригад — Михаила Юхнова, Николая Фролова, Владимира Скрынника, Леонида Беспаля и Николая Кравчука и других.

Несмотря на все трудности 1980—1983 годов, пусковая

очередь была сдана вовремя: 20 тыс. кв. м — три пролета в 1980 году и оставшиеся 12 тыс. кв. м производственных площадей блока № 3 — в 1981 году, в 1983 году сдали в эксплуатацию участок шестерен нового цеха № 4 и участок заготовительно-сварочного цеха № 5, рабочую столовую на 300 мест и 4 бокса в блоке № 9.

За годы X пятилетки трудящиеся получили 18,5 тыс. кв. м жилья и ряд объектов соцкультбыта, в том числе детский комбинат на 280 мест с плавательным бассейном. Кстати, такой деткомбинат первый в городе и у дизелестроителей страны.

В ответ за заботу партии о благосостоянии трудящихся балаковские дизелестроители решили досрочно выполнить задание десятой пятилетки.

Лидер социалистического соревнования XI пятилетки многостаночник зубошлифовальщик *В. Н. Масликов*

В канун 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина завод рапортовал Родине о выполнении задания четырех с половиной лет пятилетки. В цехах прошли торжественные собрания, на которых бригадир цеха дизелей В. С. Новиков, токари механо - термического цеха Н. А. Варламов и Г. И. Фешин, сверловщик В. Т. Селедков, бригадир цеха агрегатов Р. Ф. Карпенко и другие передовые рабочие, пересмотрев личные обязательства, решили вместо намеченного рубежа, 7 ноября, выполнить задание пятилетки на месяц раньше, к третьей годовщине Конституции СССР. Коллектив завода решил дать к 7 октября сверх плана дизельной продукции на 160 тыс. рублей, превысив темп роста производительности труда на 2,3 процента.

7 октября директор С. В. Денисов, секретарь парткома С. И. Гуртовой, председатель завкома В. Ф. Зуев и секретарь комитета комсомола А. П. Попов рапортовали горкому КПСС и исполкому городского Совета народных депутатов: «4 октября коллектив завода успешно справился с принятыми повышенными социалистическими обязательствами .

Хорошо в детсадовском плавательном бассейне

Трудовой подъем коллектива, вызванный подготовкой к 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина и XXVI съезду партии, позволил выйти на рубежи 1981 года по росту производительности труда. Более чем в два раза превышено пятилетнее задание и по выпуску продукции высшей категории качества. Сегодня 65 процентов продукции выпускается с государственным Знаком качества. Из восьми видов дизельной продукции, выпускаемых заводом, пять освоено в текущей пятилетке. Среди них дизель-генератор ДГР-500 для геологических работ, силовой агрегат СА-10 в экспортном исполнении для нефтебуровых установок, дизель-генератор ДГ-600А для большегрузных автосамосвалов Белорусского автомобильного завода.

До конца текущего года будет выпущено сверхплановой продукции на 5359 тыс. руб. Начнется освоение мощностей по серийному выпуску моторов для БелАЗа.

Заверяем городской комитет партии и исполком городского Совета народных депутатов, что коллектив завода приложит все силы для успешного завершения 1980 года и создаст хорошую базу для XI пятилетки, достойно встретит XXVI съезд коммунистической партии Советского Союза»[28].

Инициатором соревнования под девизом «XXVI съезду КПСС — 26 ударных недель» стала бригада заточников инструментального цеха, руководимая членом парткома А. П. Чебаковой.

Десятая пятилетка назвала новые имена молодых передовиков производства. Победителем соревнования комсомольцев и молодежи области за почетное право подписать рапорт Ленинского комсомола ЦК КПСС к 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции стал фрезеровщик ремонтно-механического цеха Павел Увакин — представитель

известной династии завода. За большие успехи во Всесоюзном социалистическом соревновании, посвященном 60-летию Великого Октября, за самоотверженный труд, высокое качество работы бригадир комсомольско-молодежной бригады штамповщиков В. Мартыненко, фрезеровщик цеха дизелей В. Кузнецов, рабочий сбыто-упаковочного участка А. Кондаков, формовщица литейного цеха Л. Клюкина сфотографированы совместно с ветеранами комсомола у развернутого знамени орденоносной Балаковской городской комсомольской организации.

Кавалер Ордена Трудового Красного Знамени токарь опытного цеха *А. А. Мамин,* внучатый племянник основателей завода

Яркой страницей комсомольской летописи стало социалистическое соревнование за достойную встречу 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина. В соревновании приняли участие более 700 комсомольцев. Двадцать молодых производственников обязались к этой знаменательной дате выполнить задание X пятилетки. Среди них инициатор соревнования токарь-карусельщик цеха дизелей бригадир комсомольско-молодежной бригады Юрий Зубарев. При ежемесячной выработке нормы на 135 процентов Юрий сдавал сто процентов деталей с первого предъявления.

Хороших показателей в ходе социалистического соревнования добивалась комсомольско-молодежная бригада заливщиков литейного цеха В. Брюханова. Ежемесячное выполнение норм выработки в бригаде литейщиков составляло 107% при 98-процентной сдаче продукции с первого предъявления.

Разметчик цеха дизелей, член бюро комсомольской организации Федор Куликов по итогам третьего квартала 1979 года был признан «Лучшим молодым рабочим». А уже в четвертом квартале он работал в счет июля 1980 года. Его ежемесячная выработка составляла 140 процентов при стопроцентной сдаче деталей с точной разметкой.

На комсомольских собраниях, в стенной печати завода часто назывались имена молодых слесарей братьев В. и А. Евсе-

ных — из механо-термического цеха, литейщика В. Чулкова, бригадира токарей-револьверщиков В. Ниловой, токаря В. Калашникова, фрезеровщика Н. Радельникова, наладчика В. Филиппова, слесарей-электриков цеха дизелей М. Куприянцева и А. Селиверстова. Около 60 юношей и девушек за ударный труд в X пятилетке награждены различными знаками ЦК ВЛКСМ.

В 1978 году при завкоме профсоюза был создан общезаводской совет наставников, возглавил его мастер экспериментальной лаборатории А. А. Куц.

Интересен трудовой путь самого председателя совета наставников. Из-за трудного семейного положения Саша Куц не стал заканчивать среднюю школу, а после восьмого класса устроился учеником токаря в инструментальном цехе. Здесь комсомольцы приняли его в свои ряды. Отсюда проводили в армию. В 1966 году, пройдя армейскую закалку, вернулся Александр на родной завод. Вскоре начальник сборочно-испытательного цеха В. В. Анисимов взял расторопного парня в дружный коллектив слесарей-испытателей. В 1969 году приняли Александра в партию. В эти годы он закончил вечерний техникум. А когда завод осваивал опытную партию мощных дизелей семейства ЧН 21/21, его пригласили работать в экспериментальную лабораторию. В 1972 году его назначили мастером.

С тех пор А. А. Куц постоянно занимается с молодыми рабочими. Одним из первых его учеников стал слесарь Александр Кирсанов, который пришел после обучения в ГПТУ-6. Благодаря помощи мастера, Кирсанов быстро освоился. Сейчас он имеет высший разряд и сам обучает молодых слесарей.

Став в 1981 году начальником отдела кадров А. А. Куц продолжает вести большую общественную работу. Он возглавляет совет по профилактике правонарушений в трудовом коллективе и является членом комиссии по делам несовершеннолетних при горисполкоме Совета народных депутатов. Постоянно держит связь с цеховыми и общественными отделами кадров и советами наставников.

«В десятой пятилетке,— рассказывает он,— на заводе успешно работало 165 наставников, за которыми было закреплено 184 молодых рабочих. В честь Дня машиностроителя в 1980 году восьми кадровым рабочим присвоено почетное звание «Лучший наставник завода». Среди них — стерженщица литейного цеха Л. Ф. Гаврилова, токарь механо-термического цеха А. И. Карпаков и заточница инструментального цеха А. П. Чебакова. Двоим — шлифовщику В. С. Новикову и токарю Д. И. Праховой присвоено почетное звание «Лучший наставник Министерства».

В народе говорят: если хочешь оставить память о себе —

воспитай хотя бы одного преемника твоих дел. А Дарья Ивановна Прахова обучила токарному делу более семидесяти учеников.

Узнав, что бригадир заточников А. П. Чебакова избрана делегатом XXVI съезда КПСС, поначалу все удивились. Удивилась и сама Анна Петровна, полагая,— это высокое доверие, «аванс» на будущее. Однако за короткое время на заводе А. П. Чебакову заметили многие. Молодежная бригада, которую она возглавляла после ухода на заслуженный отдых М. Д. Зубковой, стала инициатором многих трудовых починов в городе. Так, накануне съезда член парткома А. П. Чебакова выступила с предложением развернуть социалистическое соревнование за досрочное выполнение первого года новой XI пятилетки — к 7 ноября. Портрет ее и заточницы Л. Марьиной, выполнивших задание 26 ударных недель за 22 недели, печатался в местной газете.

Лучшая наставница министерства Д. А. Прахова подготовила около 80 токарей

23 февраля 1981 года от завода была послана телеграмма: «Москва гостиница Россия... Чебаковой Анне Петровне... коллектив завода признан победителем областного социалистического соревнования в честь XXVI съезда... поздравляем с началом работы съезда тчк».

Сразу же после возвращения со съезда, после окончания рабочей смены в красном уголке инструментального цеха состоялась встреча с делегатом. Секретарь партийной организации цеха В. Н. Артамонов дал слово Анне Петровне.

«Мне была оказана большая честь,— говорила она,— принять участие в работе очередного форума коммунистов страны. Дни работы съезда считаю самыми счастливыми в своей жизни».

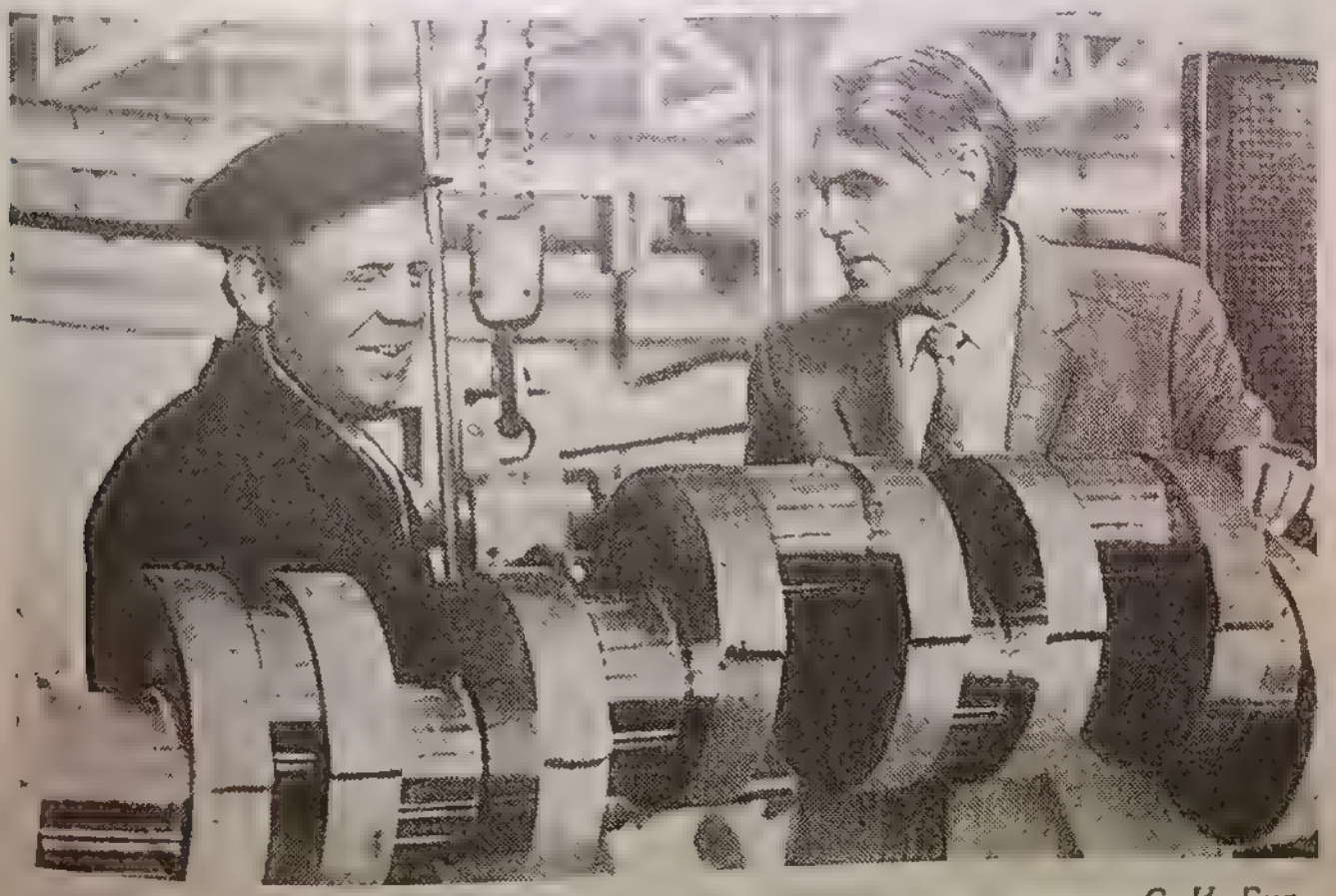
В перерывах между заседаниями съезда А. П. Чебакова в составе Саратовской делегации коммунистов встречалась с космонавтами, артистами, посетила квартиру-музей В. И. Ленина, Оружейную палату и Звездный городок.

Об этих впечатлениях делегат съезда рассказала горожанам. В рабочих коллективах других предприятий и учебных заведениях А. П. Чебаковой задавали и такие вопросы:

— А правда, что ваша бригада работает на один наряд? Имеете ли награды? Большая ли семья?

— А правда, что у Вас на заводе привился аксайский метод? Рабочие сами пересматривают нормы выработки в сторону их повышения?

И Анна Петровна, как могла, подробно объясняла, что у нее дружная семья: муж, трое детей, благоустроенная квартира. Рассказывала о трудовых починах товарищей по работе, об аксайском методе, который стал внедряться в начале десятой пятилетки. В 1976 году от рабочих в отдел труда и зарплаты поступило 60 заявлений с просьбой пересмотра норм выработки. В 1978 году — 453 заявления. Такой почин дает существенный вклад в народную копилку. Творческий подход рабочих поощряется «Положением о премировании за пересмотр норм труда по инициативе рабочих». Экономический эффект от повышения производительности труда по инициативе рабочих только за 1978 год составил 14 тыс. рублей. В целом за десятую пятилетку пятьдесят процентов повышения производительности труда произошло от пересмотра выработки по инициативе самих рабочих.



Забота — общая. И фрезеровщика *Б. Н. Ловцова,* и директора *С. И. Гуртового* волнует вопрос обработки коленчатых валов на станке «Берингер» с ЧПУ

Доблестный труд дизелестроителей по достоинству отмечался правительственными наградами. Около тридцати лучших работников завода за создание и освоение серийного выпуска дизелей семейства ЧН 21/21 и высокие показатели в социалистическом соревновании за девятую пятилетку были награждены орденами и медалями.

Орденами Трудового Красного Знамени были награждены директор С. В. Денисов, секретарь парткома С. И. Гуртовой, главный конструктор В. И. Разуваев, токарь-расточник блоков дизеля П. Г. Маняев и другие. Орден «Знак Почета» вручили электрику В. И. Санжаровскому, токарю Д. И. Праховой, расточнику П. М. Кафидову и другим рабочим завода. А когда Президиум Верховного Совета СССР утвердил статус нового ордена Трудовой славы I, II и III степеней, то в числе первых этой высокой награды Родины были удостоены расточник блоков Борис Иванович Волков, токари цеха агрегатов Олег Иванович Гречишкин, Рафаэль Федорович Карпенко и резьбошлифовщик инструментального цеха Виктор Васильевич Курячий.

В год 60-летия Октябрьской революции в местной газете появилась специальная рубрика «Слово — кавалерам орденов». В тот год отмечалось 100-летие со дня рождения Ф. Э. Дзержинского. В местной газете «Огни коммунизма» в этот день выступили С. В. Денисов, П. Г. Маняев, О. И. Гречишкин и В. В. Курячий. В статье «Достойные имени Дзержинского» С. В. Денисов писал о том, что коллектив завода «с честью несет имя прославленного революционера, председателя ВСНХ СССР... за первое полугодие занял второе место по отрасли в социалистическом соревновании. 780 рабочих являются членами добровольной народной дружины. В год 100-летия юбилея Ф. Э. Дзержинского опорный пункт правопорядка награжден дипломом и вымпелом МВД СССР»[29].

Кавалер ордена Трудовой славы III степени резьбошлифовщик В. В. Курячий рассказал о работе коллектива инструментальщиков и о своей профессии: «Для станочника качество начинается с дисциплины. Поэтому у передовых рабочих стало правилом заранее готовиться к выполнению любого заказа, заблаговременно обеспечивать себя необходимым инструментом, оснасткой».

К своей профессии В. В. Курячий с товарищами относился творчески. Для обработки роликов изготовили делительное устройство. В результате отпала необходимость считать зубья, доворачивать шестерни станка. Повысились производительность, качество продукции. В. В. Курячий создал свое приспособление для обработки метчиков. За время работы освоил в цехе все станки, мог встать за круглошлифовальный станок, плоско-и внутришлифовальные станки. Работал по доверенности ОТК с личным клеймом качества. Кроме

гого активно участвовал в общественной жизни. Был комсоргом, затем председателем цехового комитета профсоюза, постоянно выступал за цех на спортивных соревнованиях, имел первый разряд по ручному мячу. Трагически оборвалась жизнь В. В. Курячего. В память о товарище комсомольцы завода учредили спортивный приз имени В. В. Курячего.

Немало героев труда воспитал рабочий коллектив. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 31 марта 1981 года двенадцати лучшим работникам завода вручены ордена и медали за успехи в социалистическом соревновании десятой пятилетки.

Депутат областного Совета народных депутатов *А. Ф. Блиновa* — лучшая стерженщица завода

Дважды кавалером ордена Трудовой славы стал руководитель лучшей бригады области Р. Ф. Карпенко. Орден «Знак Почета» вручили начальнику цеха дизелей В. И. Сергееву. Владимир Иванович прошел большой трудовой путь от рабочего до руководителя производства. С 1982 года В. И. Сергеев возглавил производственно - диспетчерский отдел завода. Ордена Трудовой славы III степени удостоены формовщица литейного цеха Евгения Алексеевна Вязова и стерженщица депутат областного Совета народных депутатов Анна Федоровна Блинова.

Однажды на профсоюзной конференции А. Ф. Блинова выступила по поручению коллектива литейного цеха с критикой снабжения стержневого и формовочного участков песком и крепителем. Песок некачествен из-за плохого его хранения.

Выступивший после Блиновой представитель отдела главного механика, краснея за «промашку», обещал в ближайшие дни оборудовать место для хранения песка.

И таких примеров активной позиции депутата А. Ф Блиновой много. Некоторые спрашивают Анну Федоровну: «Не имеет ли ее фамилия какое-нибудь отношение к изобретателю Ф. А. Блинову?»

Улыбаясь, Анна Федоровна отвечает:

Это же фамилия у меня по мужу.

— Ну, а муж?

— Муж у меня родом из Вольского района, как и изобре-

татель, но Блиновых там много... Может, лет двести и был у них общий пращур — неизвестно...

Да, стерженщица А. Ф. Блинова из другой трудовой династии, но свою громкую фамилию творческим подходом к работе старается оправдать. Она инициатор почина: «Рядом с депутатом — ни одного отстающего».

Первым кавалером ордена Дружбы народов на заводе стал бригадир токарей инструментального цеха Владимир Владимирович Бабич.

Осенью 1962 года безусым пареньком он впервые переступил заводскую проходную. И сразу же влился в коллектив. Помог в этом его первый учитель токарного дела Михаил Васильевич Шмелев — фронтовик и представитель большой трудовой династии. Самым памятным годом для него оказался 1972 год, когда он участвовал в работе IX отраслевого съезда профсоюзов и XV съезда профессиональных союзов СССР.

В девятой пятилетке за соревнованием лучших токарей двух предприятий Балакова В. Бабича и А. Кордашова (завод запасных деталей производственного объединения «Химволокно» им. В. И. Ленина) с интересом следили читатели балаковских «Огней коммунизма». В. Бабич досрочно выполнил не только девятую, но и десятую пятилетку и идет в авангарде одиннадцатой пятилетки. Он зарекомендовал себя и как лучший наставник молодежи. Взял к себе в бригаду молодого токаря А. Полюнова и своего младшего брата Виктора, который на конкурсе мастерства, организованном комитетом комсомола в феврале 1980 года, занял первое место среди токарей завода.

Подстать «Бабичам» трудится молодой коммунист опытного цеха Александр Анатольевич Мамин — один из потомков братьев Маминых, основателей завода. Как победитель социалистических соревнований десятой пятилетки А. А. Мамин награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Большим сюрпризом для Александра Мамина оказалась неожиданная встреча с прямым внуком изобретателя. 29 октября 1981 года Б. В. Мамин приезжал в Балаково в командировку и посетил музей завода, где узнал о родственнике — токаре Александре Мамине. В опытном цехе состоялась эта неожиданная встреча. Пожимая руки, троюродные братья не могли скрыть взаимного удивления. Оба не знали друг о друге.

«Жизнь подтверждает, что история — это мост в будущее» — записал в Книге отзывов музея Борис Владимирович Мамин.

В конце отзыва подпись: внук Я. В. Мамина, зам. главного конструктора КамАЗа.

Но так уж устроен советский образ жизни, что радуемся мы успехам не только родных и близких. Есть моменты, которые сильнее кровного родства. Это чувство пролетарского

единства. И необязательно в лихую годину. Единство коллектива машиностроители ощущают в октябрьские и первомайские праздники, когда идут в колонне демонстрантов по улицам Коммунистической и Ленина.

Утром 13 марта 1981 года «Молния», вывешанная у проходной, известила: «Товарищи машиностроители! Указом Президиума Верховного Совета СССР за успешное выполнение заданий десятой пятилетки и социалистических обязательств по развитию производства машин и оборудования для народного хозяйства, достижение высоких показателей работы коллектив нашего завода награжден орденом Трудового Красного Знамени. Поздравляем с высокой правительственной наградой!»

24 апреля 1981 г. Председатель облисполкома *Н. С. Александров* крепит орден Трудового Красного Знамени на заводское знамя

Радостная весть мгновенно облетела все цехи и службы завода. В новом цехе агрегатов состоялся митинг, на котором выступили директор С. И. Гуртовой, стерженщица А. Ф. Блинова, фрезеровщик В. С. Новиков, бригадир токарей В. М. Нилова, начальник цеха агрегатов С. Ф. Юдин. Все выступающие заверили, что машиностроители полны решимости выйти на новые рубежи в одиннадцатой пятилетке.

24 апреля вручить заслуженную награду прибыли предсе-

датель Саратовского исполкома областного Совета народных депутатов Н. С. Александров и заместитель министра А. Г. Эйсмонт.

В момент прикрепления ордена к Красному знамени завода будто сила какая подняла всех с мест и зал на минуту замер. Было слышно, как звенели ордена и медали прославленных дизелестроителей. Многим работникам в этот вечер были вручены новые ордена и медали. В уголках глаз убеленных сединой ветеранов вдруг заблестели слезы. В такую минуту, как никогда, все ясно ощутили свою причастность к большим делам страны.

Минута душевного молчания вдруг прервалась взрывом аплодисментов, всеобщим и открытым ликованием сердец.

С заводской трибуны в этот день ораторы горячо и сердечно поздравляли заводчан с высокой наградой, отмечали большие успехи в создании и совершенствовании мощных высокооборотных дизельных двигателей. Поздравляя коллектив балаковских дизелестроителей от имени коллегии Министерства с высокой правительственной наградой, заместитель министра А. Г. Эйсмонт подчеркнул авангардную роль предприятия в отрасли:

— В десятой пятилетке 14 кварталов ваш завод завоевывал классные места и в одиннадцатой пятилетке по итогам первого квартала занял второе место по отрасли.

Вместе с тем заместитель министра обратил внимание коллектива на необходимость соблюдения режима экономии и бережливости в использовании всех видов ресурсов:

— Учиться надо хозяйствовать! Главная наша задача — обеспечить благосостояние народа и перевод экономики на интенсивный путь развития.

При вручении высокой правительственной награды председатель областного Совета народных депутатов Н. С. Александров заметил, что старейший машиностроительный завод имени Ф. Э. Дзержинского стал шестым орденоносным коллективом из 1,5 тысячи предприятий области.

На торжественном собрании по случаю вручения ордена заводу был зачитан Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении С. В. Денисова (посмертно) орденом Октябрьской революции.

Темпы роста производства потребовали в X пятилетке больших усилий от рабочих до директора завода. В результате технического перевооружения завода объем реализованной продукции увеличился более чем на 71 процент, объем нормативно-чистой продукции на 58,7 процента. Производительность труда возросла на 14 процентов. В 1980 году завод увеличил выпуск дизелей на 160,7%, а запасных частей на 218,4% по сравнению с 1975 годом. Использование балаковских дизелей в народном хозяйстве дало за пятилетку

экономию свыше 43,0 тыс. т металла, 375 тыс. т условного топлива и 15 тыс. т масла[30].

Завод, как победитель социалистических соревнований в честь XXVI съезда КПСС, занесен на областную доску Почета.

За выполнение комплексных научных исследований, проектно-конструкторских и технологических работ по важнейшим направлениям развития народного хозяйства и его отраслей и за внедрение результатов этих исследований и работ тринадцать работников завода награждены премией Совета Министров СССР[31].

Среди награжденных слесарь-инструментальщик изобретатель Р. М. Красильников, слесарь-испытатель Ю. В. Щуенков, секретарь парткома, ныне директор завода С. И. Гуртовой, главный конструктор Ф. Г. Ким, главный металлург Н. Г. Лопушихин, начальник сборочно-испытательного цеха В. В. Анисимов, старший технолог по внедрению системы управления качеством продукции Д. И. Науменко, старший мастер цеха дизелей, ныне заместитель начальника цеха № 8 Б. В. Гречкин и другие ведущие специалисты завода.

ГОРИЗОНТЫ НОВАТОРСКОГО ПОИСКА

Одиннадцатая пятилетка началась для балаковских дизелестроителей с освоения промышленной партии дизелей марки 6ДМ-21А для БелАЗа. В ходе подготовки серийного выпуска автомобильных дизелей родилось творческое содружество ученых, заводских инженеров и рабочих-рационализаторов.

Для обработки крышек дизелей тепловозных и автомобильных применяются фрезерные головки, которые состоят из 18 вставных резцов. Эти резцы часто выходили из строя. Рабочие вынуждены были снимать тяжелые фрезы со станков и нести их на переточку. Случалось, что по 500—600 резцов меняли за месяц. Творческая бригада заточников, возглавляемая Иваном Федоровичем Макаровым, придумала двухступенчатый профиль режущей кромки резцов фрезы, контролируемый специальным шаблоном. Поставили новые резцы — и фрезеровщики теперь не знают хлопот.

Есть в цехе станок, на котором установлена другая фреза, тоже сконструированная Макаровым. Она применяется для обработки сложной поверхности головок алюминиевых поршней дизеля.

«Эта фреза, — объяснил новатор,— с комбинированным режущим профилем. Она помогла облегчить труд. Раньше

операция по изготовлению радиусов в цилиндровой головке была непроизводительной, и чистота обработки была хуже. А теперь — милое дело! Нажал на кнопку, и станок всю работу выполнил...».

Интересное и очень важное предложение подали Макаров со своим напарником Михаилом Васильевичем Шмелевым: применять для сверления сквозных отверстий специальные сверла с трехступенчатой заточкой. Внедрение их позволило ликвидировать узкие места на участке по изготовлению коромысел, рокеров и других деталей для дизелей 6ЧН и 6ДМ-21А.

Опытный заточник всегда готов пойти на помощь своим товарищам по работе. Его отзывчивость, стремление улучшить производственные показатели цеха и являются источниками активной рационализаторской деятельности. Товарищи по труду избрали его в совет ВОИР цеха, руководителем одной из творческих бригад.

Для Макарова цех агрегатов — второй дом. Несмотря на годы и выход на пенсию Иван Федорович по-прежнему продолжает заниматься общественной работой. Он является наставником молодежи, председателем товарищеского суда цеха. Ему приходится разрешать массу производственных и житейских вопросов, встречаться со многими людьми. А коллектив цеха не маленький — более 140 человек, в общем-то передовой, дружный. За десятилетие сложились свои традиции. Немало трудятся в цехе представителей рабочих династий завода, таких как Кафидовы, Шмелевы, Шерстянкины. В цехе ударников коммунистического труда более 100 человек. В коллективе всегда поддерживаются почины передовых предприятий страны. Созданы, например, комплексные сквозные бригады по типу бригад Калужского турбинного завода. Однако есть здесь, как и в любом цехе, свои проблемы, в том числе и факты нарушения трудовой дисциплины.

Коммунист Макаров старается разобраться в любом таком случае, предотвратить его повторение.

«Пожалуй, больше всех хлопот доставил нам токарь Иван С.,— рассказывает ветеран.— Неплохой производственник, а вот трудовая дисциплина у него хромала. Разбирали один раз даже на товарищеском суде, два года после этого замечаний у него не было, а потом опять сорвался. Часто опаздывал на работу или всю смену работал спустя рукава. В общем, пришлось мне с ним второй раз серьезно поговорить. После откровенного разговора человек изменился в лучшую сторону, стал дисциплинированнее».

Такие люди, как Макаров, особой прочности. Юность их опалил огонь Великой Отечественной войны. А поэтому он вправе быть судьей своих товарищей по труду, не испытавших бремени войны.

Семнадцать лет пошел Иван Макаров защищать в 1941 году Родину. Гвардии рядовой наводчик реактивных снарядов Макаров участвовал в битве на Курской дуге и в обороне Заполярья, бил немецко-фашистских захватчиков на территории Финляндии и Норвегии, затем в Польше. Принимал участие в штурме Берлина. 88 залпов произвел наводчик реактивных установок по фашисткому логову. За штурм Берлина он был удостоен ордена Красной Звезды.

Давно минула война, но ее отметины нет-нет да и дают о себе знать. И. Ф. Макаров был дважды тяжело ранен. Только спустя одиннадцать лет после Победы ему была сделана сложная операция — извлечен осколок мины. Врачи удивлялись, как все эти годы фронтовик мог работать токарем. Предложили ему сменить профессию. Так Макаров стал заточником. Продолжателем рабочей династии Макаровых является его сын Александр, работающий слесарем-испытателем.

В начале одиннадцатой пятилетки на заводе была создана специализированная бригада рационализаторов, возглавил которую энергичный и грамотный технолог В. Г. Кочерженко. Основная задача бригады — внедрение новейших прогрессивных технологических процессов, идеи которых рождаются в научно-исследовательских институтах.

Как-то во время беседы о разработке и внедрении новых технологических процессов он предложил членам редколлегии стенгазеты «Машиностроитель» сходить в новый корпус механических цехов. Здесь нагляднее всего видна работа творческой бригады.

— Вот, пожалуйста,— Виктор Гаврилович показал на два хонинговальных станка,— при обработке деталей здесь подается смазочно-охлаждающая жидкость, состав которой разработали в нашей лаборатории. На других заводах до сих пор при хонинговании отверстий применяют в качестве смазочно-охлаждающей жидкости керосин. А здесь уже нет вредного запаха.

Кочерженко подвел рабкоров к двум токарным станкам-полуавтоматам:

«Эти станки раньше простаивали, а мы их включили в новый технологический процесс. Теперь на них полируют ответственные детали типа шпилек с помощью ультразвуковых колебаний. Раньше шпильки полировали вручную рабочие высокой квалификации, а сейчас два станка-полуавтомата обслуживает токарь второго разряда».

На вопрос, кто придумал этот способ полировки, Кочерженко пожал плечами: «Трудно сказать, кто. Мы работаем всем коллективом, сообща. Саму идею давно вынашивал Александр Николаевич Сагай, наш инженер-технолог. А подтолкнул ее развитие один случай...».

На завод пришло письмо из ВНИИвагона из города Кременчуга. В письме речь шла о процессе ультразвуковой шлифовки и предлагался трудовой договор на 42 тысячи рублей по внедрению ее институтом на заводе. Съездив в Кременчуг, А. Н. Сагай увидел, что устройство громоздкое и дорогое. Было решено попытаться создать собственный аналог, но более совершенной конструкции. К работе подключились В. Г. Кочерженко и В. М. Саблин, на счету которого по восемь рационализаторских предложений. Начался коллективный творческий процесс, итогом которого стал оригинальной конструкции концентратор звуковых колебаний.

Десять информационных листков выпустила через саратовский Центр научно-технической информации творческая бригада, опубликовала в журнале «Машиностроитель» статью об одном приспособлении, на которое уже пришло много заявок с других предприятий.

Более тридцати ценных приспособлений и резцов внедрил коллектив. Так, впервые в стране, был применен инструментальный клей ВК-36 для приклеивания к оправкам резцов минералокерамических пластин, клеится им и алмазный инструмент. Даже из киевского Института сверхтвердых материалов пришел запрос на этот клей и технологию склеивания. Внедряются бригадой новые методы нанесения износостойких покрытий на любой режущий инструмент. Разработали свои режущие пластины вместо импортных к станку фирмы «Берингер», который установлен в механическом цехе № 8 для фрезерования коленчатых валов. Придумали приспособление для притирки этих пластин. Теперь их стойкость увеличилась на 40 процентов, экономический эффект 9,38 тысячи рублей.

За короткий срок бригада новаторов технологической лаборатории внесла огромный вклад в повышение производительности и качества труда и дала экономию материалов. Только от внедрения ими новых технологических процессов годовой экономический эффект составил 76,64 тысячи рублей.

Важным результатом работы новаторов стала демонстрация в 1982 году на ВДНХ СССР приспособления для притирки пластин ПД-4489. Авторы — творческая бригада В. Г. Кочерженко, А. Н. Сагай, В. М. Саблин — были удостоены бронзовой медали ВДНХ.

— И кому вы вручили эту медаль? — поинтересовались рабкоры у начальника лаборатории.

— Медаль общая, но решили ее вручить инженеру-технологу Александру Николаевичу Сагаю...

И, уже улыбаясь, Кочерженко добавил:

— Следующую медаль мы отдадим нашему «главному технологу» Вениамину Марковичу Саблину...

В организации серийного производства новых дизелей, в

том числе дизеля 6ДМ-21А, большую помощь оказали технологи-новаторы А. М. Семенов, Е. Е. Гоголь, А. Ф. Пейшток, А. И. Баранов, Н. А. Латухин, Г. П. Грузинов, А. Я. Шпаков и П. А. Цыбин, Д. И. Науменко, В. И. Пушков, А. П. Алексеев и другие специалисты технологической службы завода. Много знаний, труда и энергии в организацию производства дизелей 6ДМ-21А вложили заместитель главного инженера В. М. Багаев, начальник производственно-диспетчерского отдела В. И. Сергеев, заместитель директора В. В. Покровский, а также начальники и мастера литейного и механосборочных цехов.

Большие надежды возлагаются на бюро спецстанков и бюро станков с программным управлением (ЧПУ).

Станки с ЧПУ используются на обработке головок поршней, шатунов, деталей механизма газораспределения и так далее. Они ускорили внедрение в серийное производство головок дизеля 6ДМ-21А.

— С помощью станков с ЧПУ буквально за две недели произвели обработку партии новых головок, а на универсальных станках потребовалось бы несколько месяцев,— говорит бывший руководитель бюро ЧПУ, ныне заместитель главного технолога Владимир Николаевич Мельников.— На станках с программным управлением конструктивные изменения деталей не сказываются, на этих станках можно работать с более низкой квалификацией.

Однако для успешного внедрения этих станков в промышленность требуются высококвалифицированные наладчики, технологи-программисты и слесари-электроники. К сожалению, заводы-изготовители станков с программным управлением слабо еще оказывают шефскую помощь в подготовке таких специалистов. Пришлось инженерам-дизелестроителям своими силами искать людей, способных произвести наладку станков и управлять ими.

— Это и понятно. Как бы ни была «умна» современная техника, без участия человека она не смогла бы работать,— замечает В. Н. Мельников.— Наши технологи по мере возможностей стали изучать конструкцию каждого нового станка, разрабатывать технологические процессы и управляющие программы, внедрять их, а там учить других. Уже накопился определенный опыт по внедрению этих станков у наладчика В. Г. Лебедева, электрика Н. В. Павлеева, инженеров А. В. Бекетова, И. Г. Никанорова.

Опытным программистом считается на заводе коммунист Л. П. Шалашова — дочь бывшего механика-монтажника П. И. Шалашова, отца десяти детей. Представителем рабочей династии является и руководитель бюро ЧПУ Михаил Федорович Ганин. В прошлом станочник, ныне инженер-технолог первой категории, он зарекомендовал себя как новатор

производства. Разработанный им резец широко используется на станках с ЧПУ.

В ходе технического перевооружения цехов на выпуск автомобильных двигателей было заменено более 100 единиц станочного парка и модернизировано 25 единиц. Внедрено 58 станков с программным управлением, в том числе с числовым программным управлением 25 единиц. Удельный вес специального и специализированного оборудования составил 36%. В механосборочных цехах появились II поточных технологических линий и 8 предметно-замкнутых участков.

В апреле 1981 года по случаю 20-летия полета человека в космос в заводском музее демонстрировались фотодокументы выпускников Саратовского индустриально-педагогического техникума. В юности они учились с Ю. А. Гагариным, а затем стали участниками создания и производства высокооборотных мощных дизелей.

Посетители юбилейной выставки с интересом рассматривали фотографии, на которых заснят Ю. А. Гагарин и учащиеся техникума, балаковские дизелестроители.

Принесли фотографии из семейных альбомов начальник отдела А. А. Канаков, начальник цеха Ю. Ф. Евграфов, инженер отдела технического контроля З. И. Шикина и ее муж — старший технолог-металлург А. Г. Шикин.

— С Зоей Ивановной Шикиной, – вспоминает Юрий Федорович Евграфов,— мы учились на технологическом отделении, а Александр Анатольевич Канаков — на механическом, но все жили в общежитии и питались в одной столовой. Так что, улыбается любопытству собеседников, ели ту же пшенку, что и Гагарин. Кроме того, встречались с ним на спортивных состязаниях, на танцах, на катке в «Липках».

Памятна Юрию Федоровичу совместная практика в производственных мастерских, когда своими силами делали они вертикально-сверлильные станки. Группа литейщиков, в которой учился Гагарин, участвовала в литье чугунной станины и корпусных деталей. Будущий технолог Евграфов выполнял токарные операции, а группа механиков, в которой учился Канаков,— слесарные и сборочные работы. А. А. Канаков принес фотографию, где он и его друзья сфотографированы с Гагариным на Кумысной поляне. Больше всех фотографий, связанных с первым космонавтом, у металлурга А. Г. Шикина. Ему посчастливилось учиться в одной группе и жить в одной комнате с Ю. А. Гагариным.

В 1965 году, когда космонавт прилетел в Саратов, пригласили и А. Г. Шикина. Момент их совместной беседы и захватил фотокорреспондент ТАСС. Теперь фотография Ю. А. Гагарина с другом его юности А. Г. Шикиным экспонируется в заводском музее.

Привлекла посетителей выставки и пожелтевшая фото-

графия, с которой смотрел улыбающийся молодой литейщик Юрий Гагарин в майке с надписью «СИТ». А вот небольшой любопытный снимок: две девушки, а в центре, в форме «Трудовых резервов» 18-летний Юрий Гагарин. Рядом с ним Зоя Бессалова, ныне жена А. Г. Шикина. Смотрит девушка в объектив фотоаппарата и знать не знает, что рядом с ней первый космонавт планеты Земля.

Другой снимок, который постоянно экспонируется в музее, это юные Ю. Гагарин и А. Шикин, сфотографированные во время занятий в учебном кабинете.

Навсегда осталось в памяти «однокашников» Гагарина совместная учеба и жизнь в общежитии. Запомнилось и 12 апреля 1961 года.

Во всех концах Советского Союза трудятся выпускники СИТ. И пусть не им посчастливилось стать в ряды первопроходцев Космоса. Такие как А. Г. Шикин и Ю. Ф. Евграфов вершат и на Земле очень важные дела.

За большой вклад в технологическую подготовку серийного производства первоклассных дизелей и участие в мероприятиях по новой технике Юрий Федорович Евграфов стал в 1982 году лауреатом премии Совета Министров СССР.

С 1983 года Ю. Ф. Евграфов возглавил большой рабочий коллектив нового механического цеха № 4, размещенного в блоке механосборочных цехов. Наряду с молодыми рабочими, вчерашними выпускниками ПТУ, сюда перешли работать известные передовики производства из бригады токарей В. И. Шестакова и В. Ниловой из бывшего механо-термического цеха и рабочие участка шестерен В. Н. Масликов и А. Ф. Модин из цеха агрегатов. Новому начальнику цеха совместно с секретарем партбюро А. С. Рулевым предстояла большая воспитательная работа по сплочению нового коллектива.

В книге Лидии Обуховой «Любимец века», посвященной жизни первого космонавта Ю. Гагарина, есть немало теплых слов о его друге из Балаково Александре Шикине. Писательница верно подметила, что «обстоятельный Шикин образец аккуратности и порядка». Может, благодаря этим качествам в 1978 году ему доверили руководство технологической группой по подготовке литейного производства на новую машину — дизель 6ДМ-21А, предназначенный для большегрузных автосамосвалов БелАЗа.

А металлургами сделано немало. Только от изготовления кокильной оснастки для деталей нового автомобильного дизеля трудоемкость изделий из алюминиевых сплавов снизилась на 20—40%. В последние годы Александр Гаврилович Шикин вместе с Михаилом Ивановичем Модиным и Михаилом Алексеевичем Соловушковым вели разработку технологии изготовления моделей и отливок нового транспортного двигателя, в том числе самой ответственной и габаритной детали —

чугунного блока. Понимая, какая огромная ответственность возлагается на них, они даже завели производственный дневник, где ведется запись рождения каждой отливки блока. Но самая памятная первая — 25 августа 1978 года.

20 часов. Время начала плавки. Все встают на свои рабочие места. Молодой инженер-металлург Сергей Федорович Атапин разрешил начинать отливку первого блока. Заливщик Михаил Андреевич Горянов трехметровым шилом пробил летку копильника вагранки и первая струйка расплавленного чугуна огненной змейкой быстро сползла в трехтонный ковш, подведенный под желоб копильника крановщицей Надеждой Шерстянкиной. Сноп искр фейерверком озарил литейный цех.

В этот момент по просьбе мастера все отошли в сторону и внимательно следили за рождением первого блока. Ковш наполнялся около 5 минут. А время дорого. Может упасть температура расплава чугуна. Первый замер показал норму: +1340°С.

Каждая минута — потеря 5 -7 градусов. Как только ковш наполнился, крановщица осторожно, но быстро, доставила металл к месту, где стояла собранная на полу форма. Здесь уже были известные модельщики Иван Васильевич Горбачев, Александр Иванович Петраков и мастер ОТК Виктор Иванович Родионов. Они тоже волновались. Два месяца делали они деревянную модель для того, чтобы сейчас с ее помощью отлить чугунный блок.

К литниковой чаше подвели ковш и заливщики приступили к своему делу. Процесс шел быстро: время заливки 52 секунды.

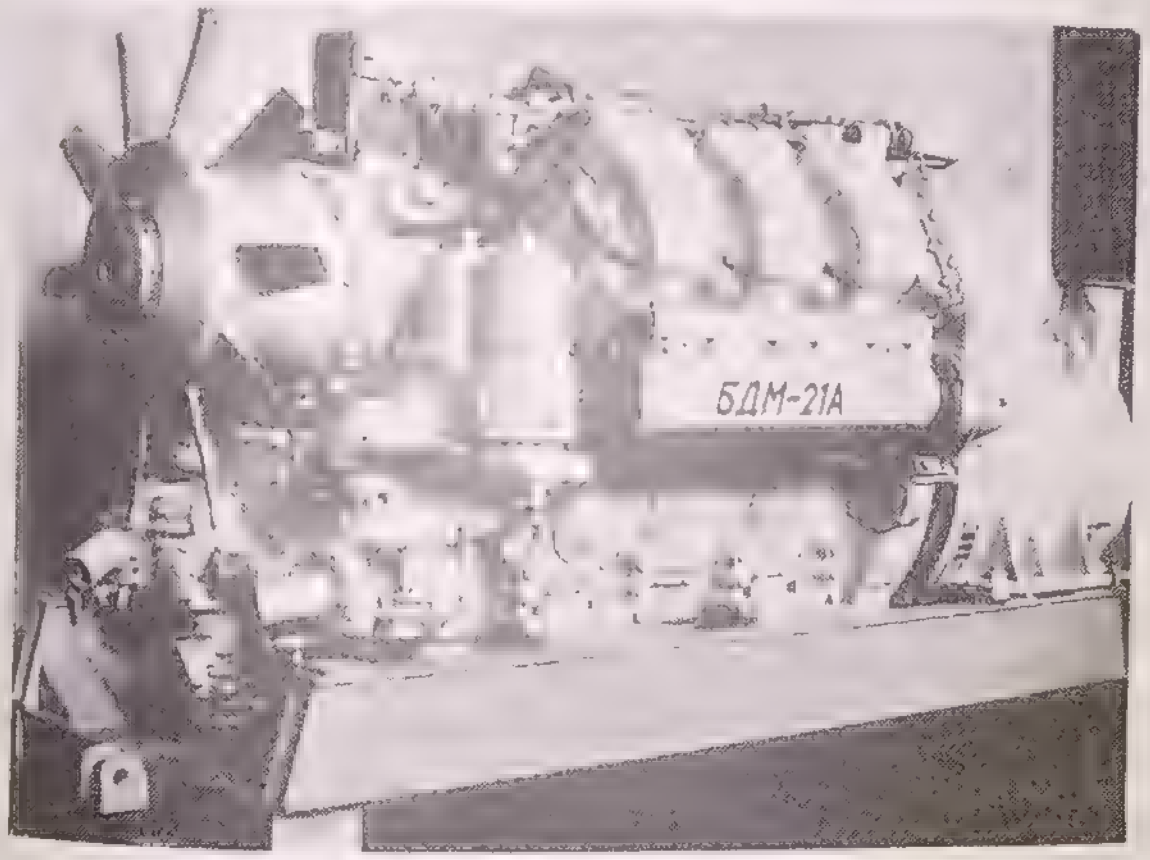
Считанные секунды, но какая ответственность! На утро, когда металл остыл, произвели разъем формы. Потом, как положено по технологии, освободили металл от формовочной земли и литниковой системы. Вес отливки оказался 1640 кг (вес после обработки должен быть 1300 кг). После обработки выявилось самое серьезное: трещина нижнего посадочного бурта одного из 6 цилиндров. Выше нормы была и твердость чугуна. Это заметили сразу — по отбелу на изломе. Составили акт на брак. Но и в этой критической ситуации на выручку пришли новаторы. Пришла идея: использовать первый блок для отработки технологии разметчикам и дальнейшей механической обработки блока. Ведь когда-то надо и другим цехам учиться. Привлек внимание блок и экспериментальщиков, и расчетчиков, и конструкторов. Словом, кончилось тем, что первый блок разбраковали, заварили трещину и передали в экспериментальную лабораторию для научно-исследовательских работ.

Второй блок был отлит 2 октября 1978 года. С этим блоком собрана первая машина 6ДМ в опытном цехе. И

5 февраля 1979 года на испытательном стенде в экспериментальной лаборатории новый автомобильный двигатель запустили в ход. Не обошлось без ЧП и на первой машине. Вылетела небольшая деталь из турбины, пробила поддон, задев сам блок. Дизель остановили. После исправления дефекта двигатель выдержал заводские испытания в течение 2000 часов.

24 сентября 1979 года коллектив завода передал первую машину в Ленинград, в ЦНИДИ для исследовательских работ. Первый промышленный образец дизеля отправили потребителю на Криворожский горно-обогатительный комбинат 28 июля 1979 года.

Не прошло и года, как коллектив завода им. Ф. Э. Дзержинского начал выпускать новый дизель 6ДМ-21А в 1000 лошадиных сил для мощных самосвалов «БелАЗ».



Дизель-генератор ДГ—600А для самосвалов «БелАЗа» грузоподъемностью 75 т

«Такие автомобили очень нужны народному хозяйству,— писала газета «Правда».— Они незаменимы на земляных работах, на перевозке сыпучих и других грузов. Вот почему волжане делают все возможное, чтобы удовлетворить спрос на дизели. Без ущерба для другой продукции они создали параллельные технологические потоки, укрепили их опытными рабочими, которые объединены в специализированные бригады. В этих коллективах производительность труда в два раза выше нормы»[32].

7 декабря 1983 года завод рапортовал X городской партийной конференции о досрочном завершении выполнения плана трех лет одиннадцатой пятилетки.

Успеху во многом способствовала бригадная форма организации труда. Досрочно справились с годовым заданием свыше двухсот передовиков производства и 30 коллективов. С опережением графика трудились бригады токарей В. И. Шестакова и В. В. Бабича, шлифовщиков А. В. Варгина, фрезеровщиков В. В. Гармаша, слесарей Н. В. Полушкина и другие. Неоднократно они становились лидерами недельных вахт в честь 60-летия образования СССР и 80-летия II съезда РСДРП.

Трижды завоевывал первенство в заводском соревновании, посвященном 25-летию движения за коммунистическое отношение к труду, коллектив цеха агрегатов. А комплексная бригада, которую возглавляет кавалер двух орденов Трудовой славы Р. Ф. Карпенко, была признана лучшей бригадой в области и среди бригад министерства.

— На один наряд работают и другие передовые бригады,— говорит старший инженер отдела научной организации труда В. А. Большебратский,— это бригада заточников, возглавляемая делегатом XXVI съезда КПСС А. П. Чебаковой, недавно укрупненная бригада токарей О. И. Гречишкина и еще многие.

Среди комсомольско-молодежных бригад победителем признана бригада штамповщиков, возглавляемая В. И. Мартыненко. С большим старанием трудятся молодежные бригады слесарей-сборщиков дизелей В. В. Капустина и А. Н. Фролова, бригада холодной обкатки В. В. Свиридова и бригада маляров Г. И. Вдовина. Эти коллективы по итогам IV квартала 1983 года стали победителями в соревновании среди десяти бригад сборочно-испытательного цеха. Они первыми на заводе поддержали почин «За дисциплину — ответственность коллективная».

Курс партии, выработанный XXVI съездом КПСС, творчески развитый последующими пленумами ЦК КПСС, предусматривает повышение эффективности народного хозяйства прежде всего за счет высокой организованности и сознательности трудящихся масс. Понимая это, многие коммунисты, комсомольцы и беспартийные стали строже относиться к производственным заданиям и трудовой дисциплине. В цехах прошли партийные, профсоюзные и комсомольские собрания. Ход возведения объектов первой очереди несколько раз рассматривался на заседаниях парткома.

«Хозяйствовать рачительно!»— этот призыв не повис в воздухе. Балаковские машиностроители откликнулись на него переходом на планирование по показателю нормативной чистой продукции.

В отличие от товарной или валовой продукции показатель нормативной чистой продукции исключает влияние на

объемы производства стоимости потребленных средств и предметов труда. Тем самым невозможным стал их повторный счет в народном хозяйстве. Главный металлург Н. Г. Лопушихин как-то метко заметил: «С чистой продукцией и атмосфера стала чище». Имел он в виду моральную атмосферу в коллективе. Ведь в жертву «вала» нередко приносились не только тонны дорогостоящего металла, но зачастую и принципы нашей морали. Теперь отпала заинтересованность в применении дорогостоящих комплектующих изделий и более металлоемких конструкций. К примеру, за десятую пятилетку высокая рентабельность дизельной продукции позволила снизить оптовую цену тепловозного дизеля на 20%. Показатель нормативной чистой продукции благотворно влияет на повышение производительности: затраты «своего» труда стали единственным измерением выработки у рабочих.

Но если с выпуском тепловозных дизелей, силовых агрегатов и дизель-генераторов дела обстояли благополучно, то серийное производство автомобильных дизелей началось с большими напряжениями. В выступлениях делегатов профсоюзной и партийной конференций 1983 года говорилось, что план каждого месяца приходилось брать штурмом. Это происходило из-за неритмичности поставок втулок, шатунов, клапанов и других заготовок деталей заводами-смежниками. Не первый год подводят балаковских дизелестроителей горьковчане, коломенцы и другие поставщики стальных поковок и чугунных заготовок, которые предназначены для габаритных и ответственных деталей дизеля.

Как выяснилось, заводы-смежники не могут вовремя поставить балаковцам необходимых заготовок из-за отсутствия у них металла. А горно-обогатительные комбинаты не могут дать металлургическим предприятиям руду из-за поломок автосамосвалов грузоподъемностью 75 тонн, двигатели к которым делают балаковцы и свердловчане. Получается замкнутый круг.

В той же газете почти через год секретарь парткома Белорусского автозавода Н. Телебук писал, что примерно половина поломок большегрузных автосамосвалов происходит по причине эксплуатации, а вторая половина из-за недоработок конструкторами шасси и двигателя...[33]

Статья «Богатыри на привязи» вышла, когда балаковские дизелестроители готовились к отраслевому совещанию по улучшению качества и надежности узлов и деталей тысячесильного автомобильного дизеля. Хотя разработчиками этого двигателя являются свердловские конструкторы, коллектив балаковских дизелестроителей внес ряд своих существенных конструктивных предложений.

До совещания была проведена большая и кропотливая работа бюро надежности и бюро дизелей 6ЧН 21/21.

С дизеля № 48 (март 1982 г.), — говорит руководитель бюро надежности П. И. Разумов, — мы увеличили натяг по втулкам промежуточной шестерни и блоку шестерен. С дизеля № 57 (июнь 1982 г.) шатунные болты изготавливаем из более прочной легированной стали. С дизеля № 76 (сентябрь 1982 г.) ввели шатуны с биметаллической втулкой верхней головки. С дизеля № 100 (январь 1983 г.) изменили конструкцию головки цилиндра, повысилась ее прочность. Претерпели конструктивные изменения такие напряженные узлы и детали, как поршень, коромысла механизма газораспределения, клапан, привод шестерен, трубопроводы топливной, масляной и водяной систем.

Четыре поколения Марьиных. Слева направо: *Лариса Валерьяновна* - работница инструментального цеха, модельщик *Валерьян Андреевич* и бывший токарь *Андрей Иванович* (с сыном, внучкой и правнучкой Таней)

В доводке конструкции автомобильных дизелей немалая заслуга конструкторов завода, которые получили определенный опыт при исследовании первых образцов дизелей семейства ЧН 21/21. В период освоения серийного выпуска тепловозных дизелей 6ЧН 21/21 и силовых агрегатов молодые специалисты значительно повысили технический уровень. Так, аспирант ЦНИДИ Ф. Г. Ким успешно руководил исследовательским бюро в экспериментальной лаборатории. В 1974 году он защитил кандидатскую диссертацию. Поэтому, когда встал вопрос укрепления конструкторского отдела завода, на должность главного конструктора назначили кандидата технических наук Ф. Г. Кима. Молодой главный конструктор энергично взялся за решение вопросов улучшения конструкции серийных дизелей и разработку новых

более мощных дизелей. В 1983 году был создан первый опытный образец дизеля 12ЧН 21/21 мощностью 2400 л. с.

И вот наступил день, когда министерство подвело итоги работы завода над повышением надежности автомобильных дизелей. 23 января 1984 года на заводе состоялось отраслевое совещание, выводы которого стали важными на пути ускорения доводки большегрузных «БелАЗов» до уровня лучших мировых образцов.

Совещание вел главный инженер «Союздизельмаш» Е. И. Боженок.

Главный конструктор завода им. Ф. Э. Дзержинского Ф. Г. Ким сделал обстоятельный анализ причин отказа двигателей 6ДМ-21А.

Конструкторы обсуждают новый проект. У телефона главный конструктор *Ф. Г. Ким*

Не снимая ответственности с себя, балаковские дизелестроители и заводы-смежники просили присутствующих на совещании представителей горно-обогатительных комбинатов обратить серьезное внимание на качество технического обслуживания мощных машин. Анализ показал, что половина отказов дизелей — по причине попадания воды в топливо, масло, посторонних предметов в турбокомпрессор и т. д.

В обсуждении проблемы автодизелестроителей приняли

участие представители объединения, выпускающего турбокомпрессоры, завода «Коммунист», специализирующегося на топливной аппаратуре, и производственного объединения «Сардизельаппарат», где хорошо поставлена служба сервинского техобслуживания. На заводе им. Ф. Э. Дзержинского эта служба появилась весной 1983 года.

На 22 предприятиях четырех министерств работают большегрузные автосамосвалы с двигателями завода им. Ф. Э. Дзержинского. Силами завода в 1983 году восстановлено семнадцать дизелей марки 6ДМ-21А. По мере возможности завод согласно письмам и распоряжениям высылает запчасти, создано 8 опорных пунктов с постоянными представителями, в том числе на Кольском полуострове, на Урале и в Сибири. Намечено создать еще опорный пункт в Волго-Камском бассейне и в Средней Азии.

Критическим было выступление представителя Оленегорского горно-обогатительного комбината. С ценными предложениями по улучшению конструкции навесных агрегатов и системы аварийной остановки дизеля 6ДМ-21А выступили представители от Соколово-Сарбайского, Учалинского и других горно-обогатительных комбинатов.

Обзор проблемы эксплуатации и доводки автомобильных двигателей сделал заместитель директора ЦНИДИ кандидат технических наук В. Т. Бардуков.

Отраслевое совещание 1984 года сделало главный вывод о том, что «болезнь освоения» автомобильных тысячесильных дизелей балаковцы пережили. Конструкция 6ДМ-21А реальная, производство его подготовлено. Необходимо быстрее общими усилиями повысить надежность.

Широко развернувшееся социалистическое соревнование в честь XXVII съезда КПСС позволило коллективу дизелестроителей досрочно, 24 декабря 1985 года, завершить выполнение заданий XI пятилетки по всем технико-экономическим показателям.

Как рассказал директор завода С. И. Гуртовой в ходе подготовки к достойной встрече XXVII съезда КПСС, одной из основных проблем, над которой работал коллектив, было наращивание выпуска автомобильных двигателей, совершенствование конструкции и технологии производства и на этой основе улучшение и качество их надежности.

Задачей особой важности является участие коллектива в осуществлении целевой комплексной программы государственного Комитета СССР по науке и технике и Госплана СССР по созданию дизель-генератора мощностью 1000 квт для буровых установок с универсальной монтажеспособностью. Скорость проходки скважины буровыми установками с этими дизель-генераторами повысится в 2—3 раза. Другой целевой комплексной программой предусматривается создание дизель-

ного агрегата с дизелем 12ЧН 21/21 мощностью 2400 лошадиных сил при 1500 оборотах в минуту для грузопассажирских тепловозов с малой нагрузкой на ось. Новые дизели позволят впервые в стране создать мощный тепловоз с нагрузкой на ось порядка 15—16 тонн, в то время как выпускаемые в настоящее время промышленностью тепловозы имеют нагрузку на ось 20—22 тонны.

Не менее ответственной задачей на ближайшую перспективу является работа по повышению технического уровня выпускаемых дизелей и агрегатов. Намечается увеличить почти в полтора раза ресурс тепловозного двигателя до капитального ремонта, улучшить параметры дизеля в составе силового агрегата, снизить расход масла тепловозным двигателем более чем на 30 процентов. Это дает экономию почти 450 тонн масла в год. Общий экономический эффект в народном хозяйстве от этих мероприятий составит в год более 4,2 млн. рублей. Обеспечение поставленных задач потребует качественно нового подхода в организации и технологии производства, уровень которой должен быть значительно повышен.

Намечается расширение использования обрабатывающих центров, создание роботизированных комплексов, применение гибкой технологии, создание современного заготовительного производства. Для этой цели принято решение построить на заводе современный чугунолитейный цех мощностью 10 тыс. тонн литья.

В новом цехе планируется применение передовой технологии литейного производства с высоким уровнем механизации, в том числе плавка чугуна в электропечах, изготовление форм и стержней на поточных полуавтоматических линиях, электрогидравлическая выбивка стержней и ряд других решений. Прогрессивная технология значительно повысит качество отливок, при одновременном снижении припусков под обработку и веса отливок, позволит применить более дешевые шихтовые материалы, сократить потери от брака, что в конечном итоге сэкономит около 800 тонн металла в год и обеспечит более 500 тыс. руб. экономии.

* * *

Трудно найти такую точку на карте Советского Союза, где бы не трудились работяги дизели — первичные источники энергии.

На металлургических комбинатах Урала, Средней Азии, Донбасса и Кузбасса, на узловых станциях железных дорог, у нефтяников Сибири и в карьерах горно-обогатительных комбинатов — всюду работают мощные дизели с маркой завода им. Ф. Э. Дзержинского.

Нелегкой дорогой первопроходцев, но смело идут балаковские дизелестроители по пути технического прогресса.

С 1959 года и по сей день дизель-электрические станции, силовые агрегаты поставляются на экспорт. Работают они в братских социалистических странах — в Болгарии, Чехословакии, ГДР, во Вьетнаме, на Кубе, в Африке и странах Ближнего Востока. С каждым годом расширяется география поставки новых мощных силовых агрегатов и маневровых тепловозов. В южные страны машины изготовляются в тропическом исполнении: крепежные детали защищены против коррозии гальваническими покрытиями. Одни — кадмированием, другие покрываются специальными красками, устойчивыми к высоким температурам и влажности воздуха. За двадцать пять лет поставки на экспорт от внешнеторговых организаций не было ни одной рекламации на плохое качество советских машин.

Энергию, свет и тепло дает людям наславу сработанный волжский дизель.

1899
1903
1905
1906
1910
1911
1917
1918
1921
1922
1926
1928

ИЗ ЛЕТОПИСИ ЗАВОДА

1899 г. — На восточной окраине Балакова основан «специальный завод нефтяных двигателей братьев Маминых».

1903 г. — Изготовлена 1-я модель 4-х тактного двигателя с горизонтальным расположением цилиндра, мощностью 9,5 л. с. Топливо газойль.

1905 г. — Создан первый профессиональный союз —
1906 г. «Союз металлистов», проведены первые маевки. Идет распространение листовок.

1910 г. — На трех отделениях завода «Русский дизель» выпускаются дигатели от 16 до 70 л. с. «цикла Мамина». Топливо — сырая нефть.

1911 — 1913 гг. — Создана первая заводская партячейка. Секретарь — кузнец Тучкин по прозвищу «Виктор». Распространение газет «Звезда» и «Правда». Борьба за создание больничных касс на заводе.

1917 г. — Революционный подъем, создание рабочих дружин большевиками С. А. Кибиткиным, Ф. И. Наумовым, В. М. Бородиным, И. И. Селеверстовым и др. Командир заводской дружины токарь Г. И. Кутырланов.

1918 г. — Поездка Я. В. Мамина к В. И. Ленину.

1921 г. — Поездка председателя завкома А. Козлова в Москву и беседа с М. И. Калининым.

1922 г. — Уездное экономическое совещание и доклад директора завода Б. Доберского «О возрождении нашей промышленности»

1926 г. — По просьбе коллектива заводу присваивается имя Ф. Э. Дзержинского

1928 г. — Создание 4-х тактного горизонтального дизеля 1Ч 42/50 инж. В. А. Маруновым и Н. И. Никишовым.

1928—1931 гг. — Реконструкция завода.

1936 г. — Завод освоил производство двигателя ДВ-35, мощностью 35 л. с. с удельным расходом металла на 1 л. с. 90 кг. вместо 180 кг. у двигателя РД-40.

1938 г. — Награждение завода переходящим знаменем «Главдизеля» и ЦК профсоюза машиностроения за стахановский труд.

1939 г. — Выпуск первого форкамерного вертикального дизеля 1Д 26/30.

1940 г. — Заводу вручено переходящее Знамя Наркомата.

1941 г. — Завод на военном положении. Многие коммунисты и комсомольцы уходят на фронт добровольцами. Выпуск крупнокалиберных снарядов для СУ-152.

1945 г.

1949 г. — Заводу полвека!

1950 г. — Ударные темпы роста завода. Строительство цехов, внедрение механизации и специализации. Освоение выпуска 2-х тактных дизелей размерностью 19/30. Поставка на экспорт в 15 стран.

1963 г.

1968 г. — Проект и опытный образец (с участием ЦНИДИ) 4-х тактного дизеля 6ЧН.

1973 г. — За создание и освоение производства дизелей 6ЧН 21/21, мощностью 750 л. с. завод удостоен диплома первой степени ВДНХ СССР.

1971 г. — Серийное производство дизелей семейства 6ЧН 21/21 для маневровых тепловозов и силовых агрегатов.

1976 г. — Расширение заводских мощностей. Строительство блока цехов площадью 32 тыс. м^2.

1977 г. — Почетный диплом президиума Торговопромышленной палаты СССР за участие во второй международной выставке «Железнодорожный транспорт-77». Присвоение дизелю 6ЧН 21/21 для маневровых тепловозов Государственного Знака качества

1978 г. — Поставка на экспорт 6ЧН 21/21 и СА-10 в 7 стран.

1975—1980 г. — Годы активного сотрудничества с научными институтами. Изготовление дизеля 12ЧН 21/21 мощностью 1500 л. с.

1978—1979 гг. — Опытный образец дизеля 6ДМ-21А для 75-тонных автосамосвалов Белорусского автозавода.

1979 г. — Производство установочной промышленности партии дизель-электрических агрегатов ДГ-600А для БелАЗа-549 и автоматизи-

рованного ДГР-500/1500 для буровых установок.

1980 г. — Сдача в эксплуатацию первой очереди пускового объекта (цехи № 4 и № 8). Разработка техдокументации и изготовление опытного образца дизеля 12ЧН 21/21 с высокотемпературным охлаждением для экспортных тепловозов ТЭ-127, мощность 2400 л. с.

1980—1981 гг. — Вручение коллективу ордена Трудового Красного Знамени. Пуск второй очереди блока механосборочных цехов и термического цеха.

1983 г. — Создание макетного образца дизеля общего назначения (для строительно-дорожных машин и тракторов), тип 8ЧН 16,5/17, мощность 800 л. с. Частота вращения — 2000 об/мин.

1983 г. сентябрь — 100-летний юбилей со дня открытия первого машиностроительного предприятия в Балакове (завод Ф. А. Блинова).

1981—1985 гг. — Разработка и изготовление опытного образца дизеля 12ЧН 21/21 мощностью 2400 л. с.

ЗАВОДЧАНЕ, ОТМЕЧЕННЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМИ НАГРАДАМИ

Орденом Ленина

Красильников Родион Макарович —слесарь-инструментальщик

Орденом Октябрьской Революции

Денисов Сергей Васильевич — директор завода
Науменко Дмитрий Иванович — инженер-технолог
Варламов Николай Андреевич — токарь

Орденом Дружбы Народов

Бабич Владимир Владимирович — токарь

Орденом Трудового Красного Знамени

Анисимов Владимир Викторович — начальник цеха
Гвоздев Иннокентий Вениаминович — мастер
Гуртовой Семен Иванович — директор завода
Денисов Сергей Васильевич — директор завода
Ефимов Михаил Яковлевич — слесарь
Злоченко Семен Лазаревич — начальник отдела
Кафидова Лилия Павловна — лаборант
Мащев Павел Григорьевич — токарь-расточник
Машков Иван Яковлевич — слесарь
Науменко Дмитрий Иванович — инженер-технолог

Новиков Виктор Сергеевич — фрезеровщик
Папенина Валентина Ивановна — фрезеровщик
Потапов Петр Васильевич — контролер ОТК
Разуваев Валентин Ильич — главный инженер завода
Резник Валентина Николаевна — мастер
Сердюков Валерий Иванович — фрезеровщик
Сердюков Виктор Васильевич — слесарь
Шустова Анна Павловна — фрезеровщик
Юдин Сергей Федорович — начальник цеха
Юленков Владимир Николаевич — токарь
Мамин Александр Анатольевич — токарь

Орденом «Знак Почета»

Бутенков Евгений Алексеевич — начальник цеха
Варламов Николай Андреевич — токарь
Ганин Константин Федорович — токарь
Горбачев Иван Васильевич — модельщик
Демидова Раиса Александровна — токарь
Дубравин Михаил Иванович — бригадир вагранщиков
Денисов Сергей Васильевич — директор завода
Зубкова Мария Дмитриевна — заточница
Калмыков Николай Григорьевич — старший мастер
Канунникова Клавдия Семеновна — штукатурщица
Кафидов Павел Михайлович — токарь
Клюкин Павел Иванович — слесарь
Лопушихин Николай Георгиевич — главный металлург
Обливанцева Валентина Ивановна — шлифовщик
Озернова Тамара Ивановна — стерженщик
Потапова Анастасия Ивановна — стерженщик
Прахова Дарья Ивановна — наладчик
Санжаровский Владимир Ильич — электро-слесарь
Свиридов Вениамин Васильевич — слесарь
Семенычев Петр Ильич — водитель автомобиля
Сергеев Владимир Иванович — начальник цеха
Таганова Зинаида Семеновна — токарь
Толстов Михаил Петрович — старший мастер
Хвостик Григорий Алексеевич — стерженщик

Орденом Трудовой Славы I, II степени

Карпенко Рафаэль Федорович — токарь

Орденом Трудовой Славы III степени

Волков Борис Иванович — токарь-росточник
Гречишкин Олег Иванович — токарь
Карпенко Рафаэль Федорович — токарь
Козлова Зинаида Анатольевна — стерженщик
Крюков Александр Иванович — сверловщик
Курячий Виктор Васильевич — резьбо-шлифовальщик

Модина Александра Васильевна — шлифовщик
Племянникова Вера Петровна — токарь
Хрусталев Виктор Федорович — токарь
Шестаков Владимир Иванович — токарь

ВЕТЕРАНЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Асонов Н. И.
Агапов И. Н.
Агапов Г. Н.
Аббакумов И. Д.
Агуреев И. Я.
Аксиненко А. Н.
Анисимов В. В.
Анисимов В. И.
Аношин Д. И.
Аношин М. С.
Алимов Ф. А.
Антипов А. Я.
Бабаков В. М.
Безженов А. П.
Берднов Г. Е.
Бирюков И. И.
Большебратский В. А.
Борисов П. С.
Борищев И. П.
Бочков И. В.
Бобров Ю. И.
Бурлаченко И. З.
Бурлаков В. П.
Бубнов А. Ф.
Буртовой Н. И.
Бутузов И. В.
Бурмистров Н. И.
Бычков А. Н.
Варгин П. З.
Васильев С. А.
Вахнин А. В.
Ваничев П. Т.
Вдовина Н. А.
Вадяйкин В. И.
Верещагин Д. Г.
Викторов В. И.
Войкин И. Н.
Воробьев К. Я.
Вшивцев С. Л.
Галанцев С. А.
Ганичкина А. И.
Гартин А. К.
Герасимов Г. И.
Глебов П. П.
Глухов Н. И.
Горелов И. И.
Горячкин А. Т.
Горбаков И. Я.
Горбачев В. Я.
Горбачев И. В.
Данилин В. Г.
Девятаев Б. Ф.
Дробушев В. Ф.
Дудин П. А.
Егоров В. П.
Емельянов А. А.
Елисеев Г. А.
Ермаков П. К.
Ерпылев М. В.
Ерюшев Е. П.
Есипов С. И.
Ефанов П. Г.
Ефимов М. Я.
Зайцев Д. П.
Захаров Г. В.
Задворнова Т. К.
Заякин А. Г.
Зимин В. В.
Зиничев В. И.
Ищенко Е. А.
Калмыков Н. Г.
Калмыков В. К.
Камаев И. А.
Канаков А. А.
Капранов А. Г.
Капустин В. В.
Катков В. А.
Катков Н. А.
Качанов Н. Ф.
Кистенев И. И.
Китаев П. И.
Клюкин А. Я.

Клюкин П. И.
Колдамасов С. И.
Коннов А. Н.
Кондалов В. А.
Копейкин В. В.
Копылов Н. Т.
Корнейчук П. Ф.
Корнилов Н. А.
Корчин Г. Н.
Корчин К. Н.
Косригин Я. А.
Кочерин В. И.
Кочетков А. Н.
Кравец Г. Д.
Красильников Р. М.
Краснов С. М.
Крюков А. А.
Кузин И. А.
Кузнецов А. А.
Кузнецов С. А.
Кузнецов В. Т.
Кузнецов П. Л.
Кузовкин А. М.
Кузовкин Н. Г.
Кузьменко Ф. Т.
Куликов А. П.
Курбатов А. Н.
Лаврин П. П.
Лазарев К. Т.
Лебедев В. Г.
Ловцов Н. Г.
Лозицкий А. Ф.
Лысенков М. А.
Мазурина З. Д.
Майоров Н. М.
Макаров И. Ф.
Макеев В. М.
Малев В. П.
Малев Б. П.
Малюк А. А.
Мальцев И. П.
Марченко М. И.
Марьин Н. Т.
Масликов Н. П.
Маслов А. И.
Маслов С. И.
Машков И. Я.
Меньшов А. Ф.
Меркулин К. А.

Меркулов В. И.
Миронов Н. В.
Митин Н. Ф.
Митюков Р. В.
Митронин И. В.
Митронина В. И.
Митрофанов Е. А.
Момот И. Л.
Мороз И. И.
Морозов А. Д.
Морозов С. А.
Москвин А. П.
Москвин Н. П.
Мурашова Т. С.
Мурзин П. Т.
Мурыгин П. А.
Назаров А. В.
Наумов А. Т.
Наумов В. А.
Некрасов И. П.
Никорюкин И. П.
Овчинников П. П.
Отряшенков И. П.
Отставнов В. А.
Ольховский А. В.
Паньков В. М.
Папенин И. П.
Полосин В. П.
Полушкин А. В.
Потапов П. В.
Поединцев Ф. И.
Пантелеев М. Д.
Постнов Н. Ф.
Петров И. И.
Прахов В. В.
Пономарев С. Н.
Пушкарев А. Я.
Пузырев А. И.
Пузырев В. И.
Прохоров А. П.
Разин Я. Ф.
Рождественский А. А.
Рожков А. Г.
Рокутов Н. А.
Ромадин А. Н.
Рынин П. Т.
Рябухин С. С.
Самсонов В. И.

Самсонов С. Г.
Сафронов М. И.
Сергостьянов Ф. Д.
Сидышев А. Е.
Семенцов Г. С.
Семенычев А. И.
Семенычева В. Г.
Сергеев А. И.
Сердобинцев П. Г.
Селиверстов В. И.
Семочкин А. Н.
Синавин М. Е.
Слепков И. И.
Слепков М. А.
Соколов Н. А.
Соловьев В. К.
Соловушков Н. А.
Соловушков П. А.
Сосновцев А. В.
Сотин А. П.
Сотов А. А.
Столбов П. П.
Строкин Я. В.
Стряпшин В. Г.
Суханов И. Г.
Сысенко В. Ф.
Табачнов Д. М.
Таганов Н. Ф.
Терехов М. А.
Тимонин В. К.
Толоконцев М. Д.
Толстиков Е. И.
Толузаков Г. А.
Трунин В. П.
Тюрин Б. А.
Тюрин В. А.
Усенко И. А.
Уткин Н. М.
Филатов В. Н.
Фомин С. В.
Фомин А. Р.
Фомин В. Р.
Фролов И. В.
Фролов Н. В.
Фролов К. С.
Храмов В. А.
Храмов С. А.
Храмов А. Н.
Чугунов В. К.
Чернов А. Ф.
Чуркин А. А.
Шароватов И. К.
Шарапов И. Г.
Шаруев И. С.
Шамин Г. Е.
Шеин Н. Д.
Шестункин Т. К.
Шерстянкин К. П.
Шерстянкин М. А.
Шкарбанов С. В.
Шмелев В. В.
Щеглов С. Ф.
Ямсков В. А.
Яншин Н. И.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ГЛАВЫ РАБОЧИХ ДИНАСТИЙ

(трудовой стаж династий на заводе более 100 лет)

Агапов Никифор Александрович, его сыновья Георгий, Иван
Братья Николай, Алексей, Иван Андрияновы
Алимов Иван Алексеевич
Бурмистров Николай Иванович
Большебратский Михаил Яковлевич
Белохвостиков Иван Иванович
Берднов Григорий Егорович
Горелов Иван Иванович
Гусев Константин Михайлович
Горохов Василий Семенович
Братья Александр, Иван Даньщиковы
Дворников Михаил Николаевич
Ермаков Константин Семенович
Жуков Николай Иванович с братьями
Зиничев Василий Иванович
Иванов Александр Петрович
Калашников Григорий Максимович и сыновья Федор, Михаил
Братья Сергей и Георгий Кутырлановы
Кондратьев Алексей Иванович
Крохин Василий Емельянович
Крюков Николай Иванович
Крутов Николай Николаевич
Кафидов Михаил Иванович
Братья Константин, Александр, Николай Лазаревы и их сестра Клавдия
Братья Павел, Николай, Владимир Маняевы
Мельников Федор Игнатьевич
Модин Иван Иосипович
Александр, Борис, Николай и Мария Москвины
Оставнов Виктор Акимович
Пейштек Франц
Рынин Трофим Андреевич
Соловьев Константин Дмитриевич

Селиверстов Иван Иванович
Седышев Иван Иванович
Братья Степан и Василий Сучковы
Серяев Максим Филиппович
Братья Михаил, Павел, Василий, Александр Савиновы
Семенычев Илья Дмитриевич
Братья Алексей и Владимир Сергеевы
Семочкин Николай Иванович
Братья Николай, Павел, Александр, Михаил Соловушковы
Братья Сергей, Николай, Виктор Соколовы
Братья Борис и Валентин Тюрины
Братья Георгий и Дмитрий Толоконцевы
Тютин Андрей Григорьевич
Фешин Иван Константинович
Храмов Антон Амплеевич
Братья Иван, Виктор, Михаил Шмелевы
Ширяев Алексей Михайлович
Шестаков Петр Яковлевич
Братья Николай, Александр, Василий Юленковы
Ярцев Василий Кузьмич

ПРИМЕЧАНИЯ И СНОСКИ

[1] См.: Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 36, с. 685.
[2] Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 434.
[3] Самарские ведомости, 1888 9 янв.
[4] ГАКО (Государственный архив Куйбышевской области), ф. 1, оп. 12, д. 4700.
[5] Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 36 с. 685.
[6] Нижнее Поволжье, 1925, №2, с. 43.
[7] Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 38, с. 204.
[8] Метрическая выписка хранится в музее завода. Найдена автором. До этого ошибочно считали днем рождения Я. В. Мамина 22 октября 1873 г.
[9] Давыдов Л. Д. Творцы народной машины. М — Л., 1951, с. 208—209.
[10] ПАКО (партийный архив Куйбышевской области), ф. 1/1—20, оп. 8. д. 19.
[11] См.: Кедров Ю. Балаково в произведениях В. И. Ленина.— Огни Коммунизма, 1972, 22 апр.
[12] См.: Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 21, с. 432.
[13] Малинин Г. А. Свяжите нас с Вавилоном. Саратов, 1973, с. 179.
[14] Красный набат, 1922, 16 июня.
[15] Беляков А. Русский трактор «Гном». – Известия, 1922, 11 янв.
[16] Хранится в заводском музее.
[17] Саратовские известия, 1921, 14 апр.
[18] Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 43, с. 341.
[19] ГАКО, ф. 88, оп. 46, д. 11, л. 25—26; оп. 50, д. 11, л. 1—37.
[20] ЦГАНХ (Центральный государственный архив народного хозяйства) СССР, ф. 8128, оп. 1, д. 4, л. 2.
[21] ЦГАНХ СССР, ф. 8128, оп. 1, д. 62, л. 2, 10.
[22] Коммунист, 1939, 27 июля.
[23] ЦГАНХ СССР, ф. 8129, оп. 1, д. 47, л. 40.
[24] В 1960-е годы Н. С. Александров избирался секретарем парткома завода и горкома КПСС, заведующим отдела обкома КПСС, а с апреля 1971 года председателем областного Совета народных депутатов.
[25] Огни коммунизма, 1970, 16 янв.
[26] Коммунист, 1970, 27 февр.
[27] Зуев В. Проверено временем. — Огни коммунизма, 1982, 19 февр.
[28] Огни коммунизма, 1980, 7 окт.
[29] Огни коммунизма, 1977, 11 сент.
[30] Коммунист, 1981, 3 окт.
[31] Социалистическая индустрия, 1982, 17 апр.
[32] Воротников А. «В упряжке 1000 сил». — Правда, 1980, 30 марта.
[33] См: Социалистическая индустрия, 1984, 8 янв.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	3
Русский дизель и русский трактор	6
За власть Советов	20
Правда новой жизни	26
По-стахановски!	40
Слава боевая — слава трудовая	46
Пятилетку — досрочно!	57
Вторая молодость завода	64
За первоклассный дизель	74
От съезда к съезду	87
Балаковские силачи	103
Горизонты новаторского поиска	117
Из летописи завода	133
Приложение	140
Примечания и сноски	142

Анатолий Александрович
Деревянченко

ВОЛЖСКИЙ ДИЗЕЛЬ

Из истории машиностроительного завода им. Ф. Э. Дзержинского

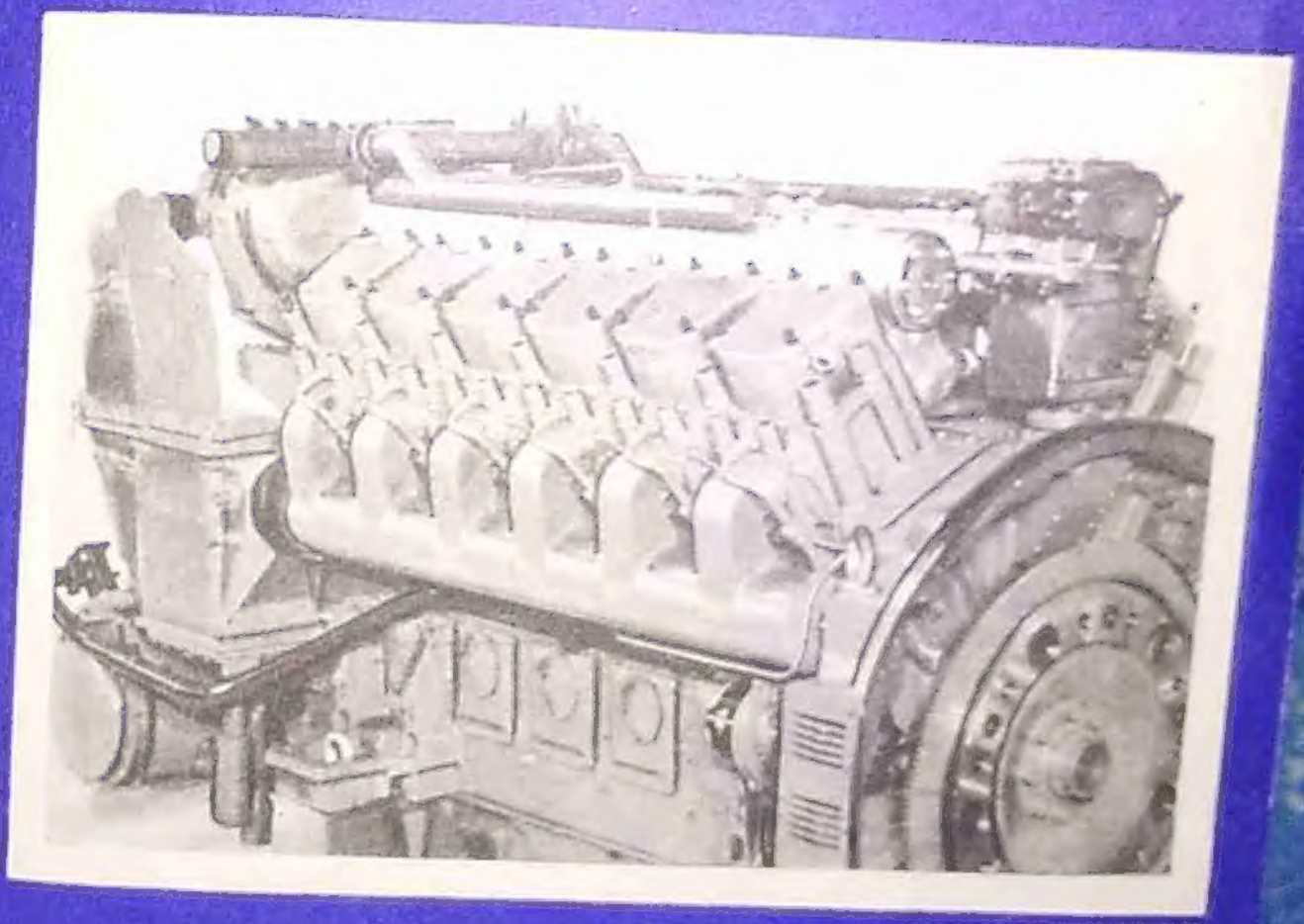
ИБ 2489

Редактор *В. И. Вилюмсон*
Художник *А. Цветков*
Художественный редактор *А. Г. Коновалов*
Технический редактор *Л. В. Агальцова*
Корректоры *Т. В. Мокроусова, И. А. Шеху*

Сдано в набор 2.08.84. Подписано к печати 10.09.86. НГ № 13323
Формат 60×90¹/₁₆. Бумага типографская № 1. Гарнитура «Литературная». Печать офсетная. Усл. печ. л. 9. Уч. изд. л. 9,3.
Тираж 8000 экз. Заказ № 5242. Цена 60 к.

Издательство Саратовского университета,
г. Саратов, 410601, Университетская, 42

Саратовский ордена Трудового Красного Знамени полиграфический комбинат Росглавполиграфпрома Государственного комитета РСФСР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 410004, г. Саратов, ул. Чернышевского, 59.



60 к.

Издательство Саратовского университета